CORSO

DI

DRITTO COMMERCIALE

MARITTIMO,

GIUSTA I PRINCÌPI E SECONDO L'ORDINE

DEL

CODICE DI COMMERCIO

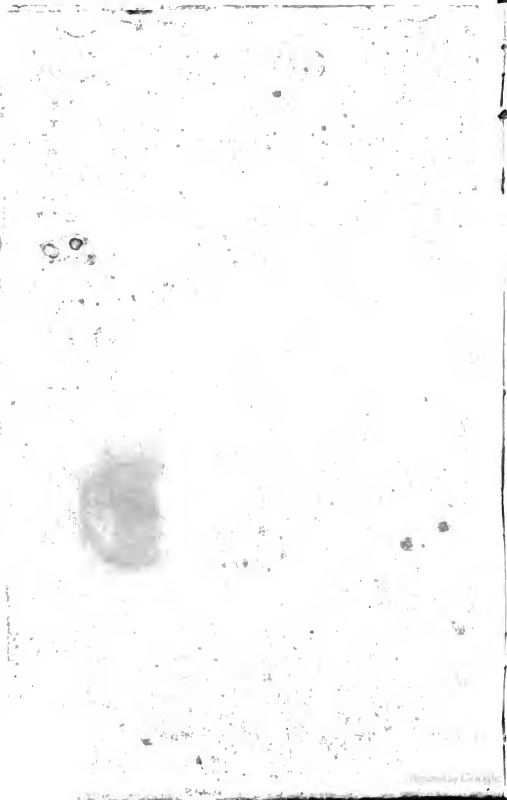
del Sig.r P. S. Boulay-Paty (della Loira-Inferiore)

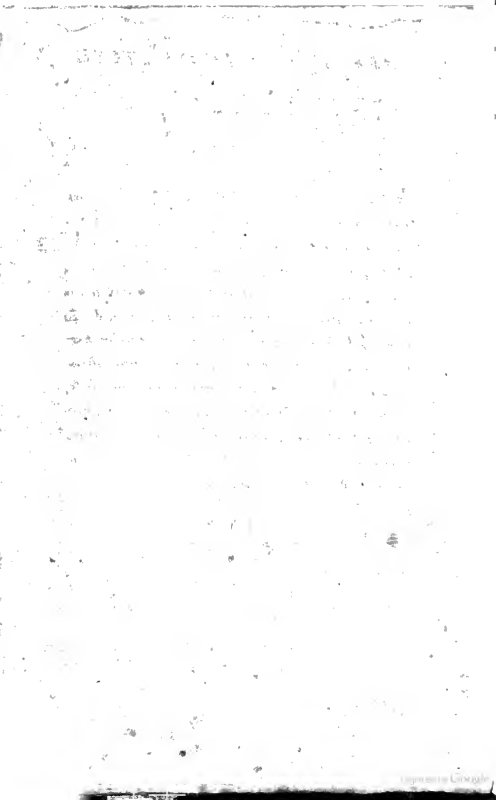
ANTICO DEPUTATO AL CORPO LEGISLATIVO, E CONSIGLIERE DI SUA MAESTA' ALLA CORTE REALE DI *RENNES*.

VERSIONE DAL FRANCESE

DI

Eugenio Pighetti.

NAPOLI,
DALLA STAMPERIA FRANCESE.
1827.

AVVISO DEL TRADUTTORE

Io mi asterrò dal far l' elogio di questa opera. La sua celebrità non solo lo rende inutile, ma mi obbliga in certo modo al silenzio. Infatti, qual cosa io potrei mai dire in sua lode, che uguagliasse in parte la eloquenza della approvazione generale che essa ottenne? Io non parlerò adunque brevemente che della traduzione, e solo per dire, che ho proccurato di allontanarmi, quanto meno è stato possibile, dall' originale. Se la fedeltà è sempre lodevole in un traduttore, essa mi sembra un dovere inviolabile nel traduttore di una opera di dritto, in cui occorre talvolta studiare sinanco la parola.

AVVISO.

Gli articoli in carattere corsivo corrispondono agli articoli dei Codici francesi, e quelli in carattere tondo corrispondono agli articoli dei Codici nostri.

Se è stata ritardata di alcuni mesi la pubblicazione del primo fascicolo, si debbe attribuire ad imprevedute circostanze sopraggiunte. Noi preghiamo i nostri associati a condonarci il fallo involontario, assicurandoli che, nel tratto successivo, non si soffrirà il menomo ritardo.

Napoli 5 Febbrajo 1827.

PRESIDENZA DELLA GIUNTA

PER

LA PUBBLICA ISTRUZIONE.

Vista la dimanda del Tipografo Libraio Raffaele Marotta, e Vanspandoch, con la quale chieggono di voler stampare l'opera intitolata: *Corso di dritto commerciale marittimo*, di Boulay-Paty, tradotta in italiano da Eugenio .Pighetti;

Visto il favorevole parere del Regio Revisore, Sig. D. Biagio Ruberti;

Si permette, che l'indicata opera si stampi, però non si pubblichi senza un secondo permesso, che non si darà se prima lo stesso Regio Revisore non avrà attestato di aver riconosciuta nel confronto uniforme la impressione all'originale approvato.

Il Presidente

M. COLANGELO.

Il Segretario Generale, e Membro della Giunta,

LORETO APRUZZESE.

CORSO

DI

DRITTO COMMERCIALE

MARITTIMO.

TITOLO PRELIMINARE.

ORIGINE E PROGRESSI DELLA LEGISLAZIONE NAUTICA.

La sola legislazione nautica si è quella che ne occuperà nel corso che noi rendiamo di ragion pubblica: per ora, la parte della giurisprudenza che concerne il commercio interno sarà da noi lasciata da banda; un più vasto campo ci si presenta. Noi percorreremo oggetti di una estensione maggiore, e ci occuperemo d'interessi più rilevanti; noi viaggeremo in qualche modo con tutti i popoli navigatori dell'Universo, per instruirci *degli usi e delle consuetudini* che in tutti i tempi hanno servito di norma alla navigazione commerciale e che sono oggidì la base del nostro Codice nautico.

Le leggi nautiche sono sorte dalla natura istessa del commercio marittimo, dalla sua libertà, dalla sua indépendenza. La giurisprudenza nautica ha preparato i regolamenti e le ordinanze del commercio marittimo; e *gli usi e le consuetudini* del mare han preseduto ai vari codici dei popoli navigatori e commercianti (1).

I primi popoli commercianti e navigatori altre regole non ebbero in prima, se non i loro particolari usi: la buona fede e la probità erano la salvaguardia delle loro obbligazioni; e se in seguito essi formarono delle leggi, non furon queste che in picciol numero ed in proporzione della estensione del loro commercio e della loro navigazione. Ma, a misura che il commercio marittimo prese maggior consistenza, e che i governi riconobbero che esso era uno dei principali mezzi di ricchezza e di sicurezza per gli stati, uopo fu ben presto assicurare la sua circolazione, mantenere la sua fiducia, incoraggiare la sua naviga-

---

(1) Sanconiatone attribuisce la nascita della navigazione a Usoo, uno dei primi eroi della Fenicia, il quale, tolto un arbore mezzo abbruciato, e tagliatone i rami, ebbe il primo l'ardimento di esporsi su le acque. *Arbore cujus ante ramos amputaverat, navigii loco usus primus sese ausus mari committere* v. *Eusebio lib. 1. p. 3; A Vitruvio de origine art. lib. 2, cap. 5.*

zione, proteggere la sicurezza della sua marina, e menomare i suoi perigli ed i suoi rischi. I legislatori si affrettarono successivamente di riunire in un corpo di dottrina questi *usi*, queste *pratiche* e queste *consuetudini* marittime.

In tal modo la politica e la legislazione concorsero d'intelligenza, per determinare il prezzo del nolo, le obbligazioni del capitano, la indennizzazione delle assicurazioni e dei cambi marittimi, il compensamento dei rischi del mare, per istabilire delle massime generali su i contratti a cambio marittimo, su le avarie, gli abbandoni, i getti e le contribuzioni, e per regolare, in una parola, le obbligazioni di uguale natura che sorgono da tanti rami d'industria, i quali si aumentano sempre in proporzione della protezione e delle cure dei governi.

Da ciò le leggi marittime dei primi popoli di Rodi, di Atene e di Roma antica;

Da ciò le leggi nautiche del medio evo;

Da ciò le diverse ordinanze reali di Francia, e l'immortale Codice del 1681.

Sorgenti ricche e feconde, alle quali i compilatori del Codice di commercio attinsero i princìpi di equità e di saggezza, che caratterizzano la parte della loro opera riguardante il commercio marittimo. Si

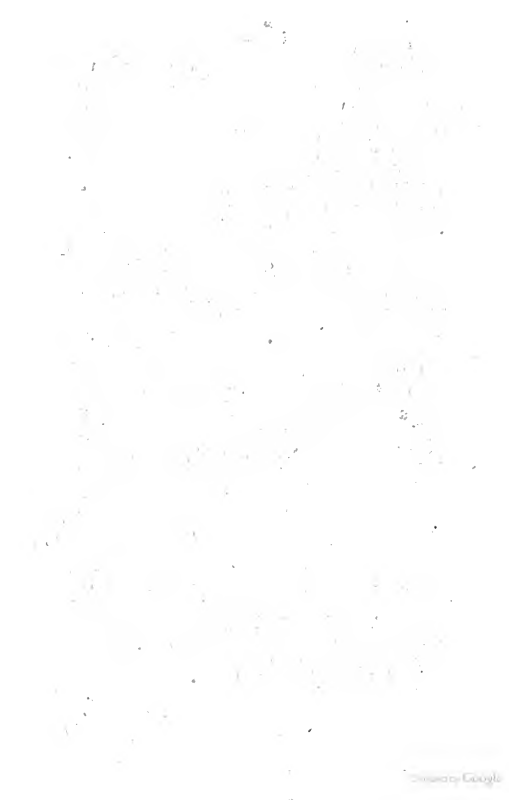
trattava meno di creare che di rivedere, e più di perfezionare che di edificare.

Ben si conosce di quanta importanza sia il far parola di queste leggi fondamentali della legislazione nautica, prima di prendere a disamina questo nuovo Codice. Il trasportarci, per mezzo della storia, nei secoli remoti, è il solo mezzo per apprendere il linguaggio del commercio marittimo, del pari che il linguaggio della sua legislazione. Noi citeremmo invano, in appoggio della nuova legge, i fonti da cui essa scaturisce, se s' ignorassero le disposizioni di queste leggi primitive, se non si avesse almanco una idea di tali leggi. Allorchè noi parleremo delle leggi rodie, quando invocheremo il Consolato del mare, i Giudizi di Oleron, le Ordinanze di Wisbuy e della Società-Teutonica, ec. sarà di mestieri aver già una certa conoscenza di quella antica legislazione, che è la culla della nuova legislazione marittima. Cicerone consigliava a tutti i suoi concittadini d' imparare *le dodici tavole*, perchè queste avrebber loro insegnato la sorgente delle leggi, che allora si osservavano in Roma (1).

(1) Le ricerche su la antichità della giurisprudenza marittima, dice Emèrigon, non sembreranno inutili alle persone, le quali osserveranno che queste prime dot-

Noi percorreremo adunque successivamente i tempi della origine di tutte queste leggi, prendendo per guide sicure, a traverso i monumenti di tanti secoli e le creazioni sublimi di tanti popoli, i Cleirac, i Valin, i Casa Regis, gli Emèrigon, i Pothier, e tanti altri giureconsulti celebri che hanno portato la fiaccola della erudizione in questa parte della legislazione pubblica, e fra i quali amiamo di citare il dotto autore del Dritto marittimo della Europa, Signor Azuni. Noi allontaneremo tutto ciò che ne sembrerà più fastidioso che necessario alla conoscenza della legislazione nautica; ma entreremo però nei particolari e nei fatti che ne sembreranno indispensabili per la istruzione preliminare, la quale dee condurci all' esame particolare del nuovo Codice regolatore del commercio marittimo.

---

trine sono il fondamento di quelle che trovansi oggigiorno in vigore, e che per conseguenza difficile è il comprendere parecchie regole della legge moderna, senza dover ricorrere alla antica. — Emèrigon, Trattato delle assicurazioni, p. 15.

SEZIONE I.

Della legislazione marittima dei popoli antichi.

Se noi veggiamo la industria inventare ed abbozzare tutte le arti tra gli abitanti della antica Etiopia, per poi di là stendersi nelle pianure della India; se ben presto, col suo mezzo, sane diventan le paludi dell'Egitto e fertili le sponde della Siria; se Ninive splende sul Tigri, e Babilonia su le rive dell' Eufrate, se Palmira s' innalza in mezzo al deserto e Tiro regna sul Mediterraneo e fa nascere Cartagine; tutti questi prodigi, e questi grandi risultamenti non son dovuti che al commercio ed alla navigazione. Però noi non conosciamo, di tanti popoli e per il loro commercio e per la loro navigazione celebri nella antichità, nè instituzioni commerciali, nè legislazione marittima. S' ignora se i Fenici sopra tutto ed i Cartaginesi avessero pubblicato leggi nautiche: gli antichi storici non ne hanno conservato alcuna traccia.

Quando si considera la estensione e gli effetti del commercio dei Fenici e dei Cartaginesi, si debbe essere veramente sorpreso dei debili rischiaramenti che si rinvengono negli antichi scrittori su la loro legislazione. Le instituzioni di questi due popoli perirono forsi con le loro cognizioni nautiche, allora quando la potenza marittima dei primi fu annientata da Alessandro, nella conquista che egli fece di Tiro, ed allorchè l'imperio di Cartagine fu distrutto dalle armi romane? O pure, i Fenici, nei tempi floridi di Roma, non avendo più credito, nè commercio, e

Roma non credendosi in sicurtà fino a chè sussisterebbe il nome di Cartagine, quella Regina del Mondo non volle conservare le leggi marittime dei Fenici e dei Cartaginesi, supposto che eglino ne avessero pubblicato? O infine, le leggi marittime di Tiro passarono a Rodi per essere poscia adottate dai Romani, come lo hanno preteso alcuni autori?

Che che ne sia, i Rodi, siccome vuole la storia, sono i primi, fra tutti gli antichi popoli, che abbiano pubblicato delle leggi sul commercio marittimo. Le leggi rodie sono della più remota antichità, e sono le leggi nautiche più anticamente conosciute (1). Esse erano così sagge e così sensate, che servirono quasi di regole al dritto delle genti in tutto il Mediterraneo, ed ebbero la più vasta, la più immutabile, e la più felice influenza che si potesse ottenere su la marina e su la navigazione dei Greci.

Il rispetto inspirato per i vascelli, l'ordine stabilito fra il capitano e l'armatore, gli attentati dei marinai preveduti e repressi, il deposito assicurato, le regole imposte per la locazione, il mutuo la malleveria e le società, tutti questi avvantaggi della legislazione rodia dovettero senza dubbio alcuno imprimere un nuovo carattere alla navigazione dei popoli della Grecia e delle sue colonie, che, sino a quel momento, altro me-

(1) Generalmente pare che tutti sieno di accordo a fissarne la nascita verso la epoca del Regno di Giosafatte in Giudea, vale a dire 70 anni dopo Salomone, circa nove secoli prima della era cristiana.

Il Signor Azuni oppugna questa opinione; conviene però sempre che queste leggi marittime sono le più anticamente conosciute.-- Vedete la Idrografia di Fournier lib. 5, cap. 4, p. 247.

stiere non aveano esercitato, se non se quello di pirata. La importanza di queste leggi, che sono la culla della legislazione nautica, ne impóne la obbligazione di fare con qualche estensione la analisi delle disposizioni ivi contenute. Egli è di tutta necessità, per lo studio delle leggi marittime, lo avere una idea di questi monumenti eterni della giustizia e della saggezza dei Rodi, poichè i diversi rivoli di questa primitiva sorgente hanno arricchito i codici marittimi di tutti i popoli.

§ 1.

Delle Leggi rodie.

Per poter con esattezza far la analisi delle leggi dei Rodi, necessario sarebbe averne sotto occhio il testo, tale quale è stato promulgato da quei famosi repubblicani. Altro non esiste oggidì se non una collezione di leggi marittime, che porta il titolo *di leggi rodie*, pubblicata a Bâle, nel 1561, da Simone Scardio ed in seguito da Leunclavio e Marquard Frèher, a Francoforte, nel 1596. Essa rattrovasi in fine del t. 2. del dritto greco-romano estratto dalla biblioteca di Francesco Pithou, e fra le basiliche pubblicate con delle note da Carlo-Annibale Fabrot a Parigi, nel 1647, t. 5, lib. 5, tit. 8. Mârisot ne fa anche menzione nella sua istoria del Mondo marittimo.

Vario è stato il sentimento dei dotti su tale collezione. Gli uni hanno riguardato queste leggi come le vere leggi rodie; gli altri le hanno condannato come supposte ed apocrife. Simone Scardio, Leunclavio, Marguard Frèher, e Fabrot le danno per autentiche. L' immortale Cujacio le cita come leggi rodie; Giacomo

Gottofredo, *de dominio maris*, si sforza di accreditarle e di esaltarne il merito; Selden, Arnoldo Vinnio e Gravina sono del medesimo avviso.

Ma questa opinione fu attaccata nel principio del 18. secolo da Cornelio Van Bynkersoech, allorchè intraprese di rischiarare la legge 9, *ad legem rhodiam de jactu*. Degli altri pubblicisti, alcuni, e sopra tutto Eineccio, *Historia juris civilis rom-german*, su la fede di questo uomo dotto, abbracciarono il suo partito, altri ragionarono di queste leggi in un modo incerto. Il Signor Azuni non teme di decidere che queste leggi non sono in alcun conto le vere leggi nautiche dei Rodi. Egli pretende ancora che il titolo *ad legem rhodiam de jactu* non è affatto una traduzione latina di queste medesime leggi, benchè un gran numero di giureconsulti moderni sieno persuasi del contrario. In fine, Pietro Vander Schelling non osa pronunziare su tal materia nel libro che diede alla luce nel 1722. Ei dichiara che non crede di dover valutare il merito di tali leggi.

Nulladimeno, a malgrado di tante varie opinioni, tutti questi giureconsulti, anche i più contrari, convengono che, se le leggi rinvenute nei manoscritti di Francesco Pithou non sono le vere leggi rodie, sono almeno o un nuovo corso di leggi rodie, in mancanza delle antiche, o dei frammenti del dritto marittimo, estratti dal testo proprio di quelle che esistevano sparse ancora sotto gl' imperadori greci, o pure dei commentari composti da giureconsulti romani, su le leggi rodie, o vero finalmente un complesso di quelle che si rattrovano nel Digesto, e che gl' imperadori aveano riunito successivamente per farne una giurisprudenza marittima; giacchè, osserva Valin, nella sua prefazione, p. 8, le leggi romane hanno tolto dalle leggi rodie ciò che

era veramente essenziale. Perciò, questo nuovo corso di leggi, questi frammenti, questi commentari, queste decisioni dei giureconsulti, questa unione di leggi che si sono conservate nella raccolta a noi pervenuta, contengono sempre il senso e lo spirito delle leggi originali, poichè esse sono una emanazione, o per meglio dire una spiegazione del vero testo; e possono con ciò darci una conoscenza qualunque delle primitive leggi dei Rodi, delle loro disposizioni, del loro prevedimento, della loro politica e della loro saviezza.

Esaminiamo adunque l'estratto che ne da Leunclavio, e limitiamoci ad una breve analisi di queste leggi che possono essere considerate sotto due rapporti principali, come leggi penali, e come leggi di polizia.

Leggi penali.

« Le leggi penali dei Rodi concernevano i delitti commessi dai marinai fra loro, ed i delitti commessi per riguardo alle mercanzie ed al vascello, sia dall'equipaggio e dai passeggieri, sia dagli stranieri.

» *In quanto ai delitti commessi dai marinai fra loro*, la conoscenza del cuore umano aveva insegnato ai Rodi che, per aver dritto a gastigare gli eccessi, facea di mestieri tollerare qualche volta delle colpe leggiere. Perciò, le dispute dei marinai tra essi non parvero meritare la riprensione pubblica. *Se i marinai si battono, che si battano con delle parole*, dice l'articolo 5. Se delle ferite ne erano la conseguenza, in questo stesso caso il colpevole non andava soggetto a punizioni corporali; soltanto pene pecuniarie erano a lui imposte ». Art. 5 e 7.

» La sola morte era espiata con la morte; ma non si era responsabile di quella data all'aggressore ». Art. 7 e 8 (1).

» *Relativamente ai delitti commessi rispetto alle mercanzie ed al bastimento*, si trattava con minor bontà coloro che rubavano nel naviglio (2). Questa singolare differenza tirava la sua origine dalla opinione pubblica; per quel popolo navigatore una nave dovea per così dire esser sacra.

» Una ammenda considerevole non liberava dai tormenti colui che privava un naviglio delle sue ancore al momento che toccava alla ripa. Dei tormenti erano puranco riserbati all'individuo che toglieva ai mercatanti o ai passeggieri il loro oro, il loro argento, in una parola, ciò che pos-

---

(1) Gli Sciti e gli altri popoli settentrionali non conservarono punto nelle loro leggi marittime la dolcezza delle leggi rodie. Il marinaio, che avea cavato un coltello contra il suo camerata, era condannato ad aver la mano forata nel mezzo con lo stesso coltello, di maniera che la punta ne uscisse verso la giuntura delle dita — *Jus maritimum Loccenii*, lib. 3, cap. 8, t. 8. L'articolo 12 dei Giudizi di Oleron, e l'art. 24 della Ordinanza di Wisbuy, vogliono che il marinaio, il quale batterà il suo padrone, paghi cento soldi o perda la mano. Quale bizzarra alternativa !....... Questa esecuzione, osserva Cleirac su tali articoli, era spaventevole e crudele, secondo il rapporto di Olao magno, nella sua Istoria del Settentrione, lib. 10, cap. 16. *Il marinaio*, dice egli, *era legato con un coltello assai tagliente all'albero della nave, con una mano, ed era costretto a ritirarla, in modo che la metà di essa rimaneva contra l'albero.*

(2) Si distingueva il furto privato, fatto di nascosto e con destrezza, dal furto pubblico, fatto apertamente e con forza. I Romani punivano ugualmente il primo con la restituzione del doppio, secondo la legge delle dodici tavole. Il secondo era punito con più rigore.

sedeano, qualunque fosse la natura della cosa rubata ». Art. 1 e 3.

» Il Capitano, il quale, avvertito del furto, non lo avea impedito, era condannato ai danni e qualche volta ancora alla restituzione del doppio (1). Questo genere di restituzione era egualmente la pena che veniva inflitta a coloro che rapivano dal bastimento gl' instrumenti necessari per la navigazione e pel corso marittimo, come le vele, le ancore, le funi, etc. Se il capitano fuggiva col naviglio che gli era stato affidato, tutti i suoi beni erano confiscati; e se questi non bastavano, egli era suggettato, con i suoi complici, al servizio degli altri cittadini. » Art. 2, 3 e 8.

Se, in mare, si approdava a coste infettate da masnadieri, erano tenuti per le cose rubate coloro i quali, a malgrado dell' annunzio del periglio, avevano fatto premura per approdare in quel luogo. In tal caso però, come in tutti gli altri, i passeggieri potevano solo reclamare gli oggetti che aveano dichiarato al capitano. Questi non ne rispondeva, se non quando ne era il depositario, ed in questo istesso caso cessava ogni azione contra lui intentata, se egli dimostrava che tali oggetti erano stati involati senza sua colpa ». Art. 4, 12 e 13.

» Il capitano avea l' obbligo di ricondurre al suo padrone lo schiavo che viaggiava sotto i suoi

(1) Le leggi romane rendevano il capitano risponsabile del furto commesso dai suoi marinai, per aver egli affidato la cura del naviglio a gente non onesta. *L. 6, ff, lib. 4, tit. 9, §. 3. e lib. 14, tit. 1, de exercitoria actione. L. 1, del tit. 9, nautæ caupones*, etc. In Francia, il capitano è sottomesso ad una pena corporale, pel furto che ha commesso o che ha lasciato commettere. *Ordinanza del 1681, lib. 2, tit. 1, art. 35.*

auspici. La necessità d'imbarcarsi e di rimettersi in mare subitamente, per evitare i ladri ed i pirati, non lo scusava di aver abbandonato un tale schiavo. Il passeggiero, al contrario, non poteva dolersi di non essere stato aspettato; si era solo nel dovere di rendergli i suoi effetti, se non vi era stato del danno ». Art. 15.

» Infine, se si trattava di un furto commesso in caso di getto o di naufragio, non si risparmiava lo scelerato vile e crudele a segno da approfittare del disastro di una quantità d'infelici ». (1)

Leggi di polizia.

Alcune prescrivevano le condizioni da stabilirsi prima della partenza di una nave; altre le compensazioni che doveano darsi in caso di getto, di naufragio, o di ogni altro sinistro avvenimento.

» *Relativamente alle leggi che concernevano ciò che precede la partenza di un naviglio*, in prima, il proprietario di un bastimento dovea verificare se esso era in buono stato, e corredato di tutti gl' instrumenti necessari per la navigazione. L'atto di noleggio di una nave doveva sempre farsi in iscritto. Esso conteneva necessariamente tutte le condizioni di tal noleggio, la cui esecuzione era assicurata da mutue arre. Il perderle o il raddoppiarle si era la pena dell'inadempimento

---

(1) Adriano, con una legge su i furti commessi dopo un naufragio avvenuto presso alla sponda del mare, ordinò che i proprietari delle campagne vicine al luogo, ove questa disgrazia era accaduta, sarebbero tenuti d'indennizzare del furto i proprietari delle cose naufraghe. — V. *Stypmani jus maritimum part. 4*, *cap. 18*, §. 48 e 49.

di questo contratto. Se, dei due contraenti, l'uno aveva ingannato l'altro, la convenzione rimaneva senza vigore, e la metà del nolo era pagata dall'ingannatore. Il nolo era dovuto per intero, tanto se il caricamento non era completo, quanto se il viaggio era interrotto per la mala volontà del caricante ». Art. 11, 19, 20 e 23.

» Le leggi rodie fissano in seguito *le obbligazioni imposte dalle malleverie e dalle società*. In quanto alle *malleverie*, esse avevano luogo per lo noleggio e per le mercanzie, allorchè i tesori dei viaggiatori erano minacciati dai perigli del mare o dei corsali (1). Il danaro dato con malleveria lo era anche con interesse (2). Il mal-

---

(1) Non bisogna confondere, siccome han fatto parecchi giureconsulti, questi atti di malleveria con i nostri contratti di assicurazione. Questi ultimi non erano noti agli antichi. — V. qui appresso, *titolo delle assicurazioni*.

(2) L'interesse marittimo è stato sempre conosciuto dai popoli navigatori, ma è stato sempre sottoposto a delle leggi diverse da quelle stabilite per l'interesse ordinario. Gli antichi le distinguevano con le parole *usura terrestris* ed *usura nautica*. Presso i Romani, l'interesse ordinario era fissato all'uno per cento al mese; l'interesse marittimo era assai più considerevole, ed anzi esso non dipendeva quasi chè dalla volontà del mutuante. Presso i Greci, si pagava annualmente alla ragione dell'ottavo, qualche volta del quinto, e qualche volta ancora ad una ragione più forte. Ed è perciò che Manilio dice nel suo libro 4 di astronomia, verso 173:

Navigat, et celeres optando sortibus annos,
Dulcibus usuris æquo quoque tempora vendit.

Egli è necessario di osservare che questo eccessivo interesse, fondato sui rischi della navigazione, cessava col pericolo. Questa specie di usura era esercitata da Romani della più alta considerazione. — V. la vita di Catone, il quale vi si abbandonò in un modo di lui poco degno. Plutarco, t. 2, p. 356.

levadore di un prestito doveva pagarlo allo spirar del termine, e, se non lo faceva, la sua obbligazione non lasciava perciò di sussistere: solo non si dava luogo all' interesse marittimo durante tutto il viaggio ». Art. 16 e 18.

» Relativamente alle *società* (1), si poteva contrattare col semplice consenso delle parti e senza scrittura; ma una convenzione scritta acquistava tanta forza, che essa la conservava benchè perduta, in caso di getto, nel mentre che, se essa era soltanto verbale, il socio che non avea sofferto del danno poteva contentarsi di pagarne la quarta parte. Il danaro dato in prestito all' uno dei due soci gli obbligava tutti e due. Però, se la società era finita, ne rispondeva solo quello che lo avea ricevuto. Se la società era posteriore al caricamento, gli accidenti sopravvenuti non cadevano su l'ultimo obbligato. Se uno negava l impegno sociale, dopo averlo contratto, e tre testimoni ne attestavano la esistenza, oltre alla perdita della porzione ordinaria, egli soffriva tutta la perdita della società, che non avrebbe voluto riconoscere, etc. » Art. 21, 17, 27 e 32.

» Il modo di pagamento del noleggio, nel caso che le merci fossero guaste, o che dovessero es-

---

Giustiniano, siccome lo vedremo in seguito, con la legge 26 del tit. 32 del lib. 4, cod. *de usuris*, limitò al centesimo al mese, cioè, al dodici per cento l'anno, l'interesse marittimo. A tale oggetto ei riformò, con la legge 110, quanto avea ordinato con la novella 106.

(1) Due specie di società marittime in cui tutti i soci mettono il loro danaro insieme e la industria, in cui gli uni mettono i fondi e gli altri la industria. Siccome tali fondi e tale industria possono esser posti in un modo più o meno esteso, così tanto i rischi quanto i guadagni non sono necessariamente uguali tra i soci.

sere trasportate da un bastimento all' altro, era previsto e fissato dalla legge, etc. » Art. 25, 30, 33, 42 e 44.

« Le leggi rodie volevano ancora che, se si caricava troppo una vecchia nave, il proprietario del carico fosse tenuto del rischio. Se si costrigneva il padrone a fare aggravare la massa generale con dei trasporti particolari, non solo si era risponsabile del sinistro, ma s' incorreva altresì in pene severe. Il padrone era egli stesso obbligato, se prendeva per proprio uso, o pure dava in fitto per proprio conto un luogo destinato alle merci. Se si ritardava la partenza di un naviglio, il quale periva in seguito per effetto di tempesta o pure era preso dai masnadieri, si sofferivano tutti i danni causati da tale disgrazia. » Art. 11, 22, 28 e 49.

« Infine, il legislatore aveva preveduto gli accidenti sopraggiunti in tempo della navigazione, e le leggi si occupano delle avarie, delle merci e del naviglio che le portava. Se, in progresso di tempo, il bastimento non era più abile a servire, le mercanzie dovevano ad esso la decima quinta parte del loro valore. Se per caso perivano le mercanzie, si obbligava il capitano a dimostrare che egli non avea potuto guarantirle, collocandole in luoghi determinati o convenuti tra il mercatante e lui. Ei doveva cuoprirle, per difenderle dalla tempesta e dallo sbalzo delle onde. Se la sentina veniva ad essere inondata, egli era tenuto del guasto, eccetto il caso in cui avesse informato il proprietario di questo accidente. E del pari non si lasciava immune l' equipaggio, ove fosse convinto di trascuraggine » (1). Art. 33, 34, 37, 38 e 44.

(1) Soltanto, il capitano ed i marinai aveano dritto ad un centesimo su ciò che rimaneva. (Art. 38).

« Se un naviglio, nel mettere alla vela, urtava nel porto contra un altro naviglio, il quale non fosse stato avvisato con delle grida o pur con dei segnali, si era in debito di tutto quanto il danno. I passeggieri ed i marinai vi contribuivano talune volte. Se i marinai erano sommersi insieme con la barca che seguiva la nave, i loro eredi ricevevano la paga di un anno, a contare dal dì della loro morte. Se qualcheduno salvava la barchetta dal naufragio, egli riceveа per guiderdone la quinta parte del valore di essa. Lo stesso praticavasi verso colui che ricuperava delle merci ». (1) Art. 36, 45 e 46.

« Il getto in mare non doveva esser fatto che col consenso dei passeggieri, e dopo seguita la estimazione delle somme o degli effetti contenuti nella nave. Le mercanzie, il bastimento, l'equipaggio, tutto veniva allora a contribuzione ». Art. 9, 35 e 43.

« Colui che cagionava il naufragio, marinaio, mercatante, capitano, chiunque fosse, solo ne avea il danno. Avveniva esso per colpa di più persone? queste dividevano tra loro le reparazioni necessarie. Era esso effetto di una forzata rottura o di una burrasca o di un incendio? Una eguale contribuzione veniva a tutti imposta, ovvero vi eran sottomessi gli avanzi delle merci e della nave ». Art. 10, 27, 29, 30, 39, 41, ec.

Tale è il quadro rapido di queste leggi, le quali, senza archetipo, debbono il loro essere

---

(1) Non si otteneva che il decimo degli effetti respinti dal mare e ritrovati alla profondità di un cubito. Se alla profondità di otto o quindici cubiti si rinveniva dell'oro o dell'argento, si avea il terzo o la metà. (Art. 47.)

al solo genio della nazione che le ha pubblicate, e le quali, a motivo della loro somma saggezza, son diventate oggidì leggi generali. *Rhodiarum usque ad nostram memoriam disciplina navalis et gloria remansit*, dice Cicerone, *pro legge maniliá*. Noi avremo quanto prima occasione di valutare più particolarmente la loro importanza, le loro mire benefiche e la loro salutare influenza, allorchè esamineremo ciascun articolo del nostro Codice di commercio marittimo (1).

§ 2.

Delle leggi nautiche degli Ateniesi.

Le leggi rodie esercitarono la influenza più salutare e più solida su la legislazione nautica degli altri popoli della Grecia, e precipuamente su quella degli Ateniesi. I Rodi loro diedero una polizia navale, un codice marittimo.

Gli Ateniesi, ne fa conoscere il giovane Anacharsi (2), avevano un numero di leggi a ba-

---

(1) Rodi non fu meno illustre per la protezione che accordò al genio. Le sue scuole non cederono punto a quelle delle città di Grecia, nei bei momenti di questa contrada. Eschino, malcontento degli Ateniesi, vi si rifugiò per professarvi la eloquenza. Metello, bandito per essersi negato a sottoscrivere una legge agraria, non credè luogo migliore ove poter trovare un addolcimento alla sua sventura. Cicerone, noto diggià come oratore, non sdegnò di andarvi per ricevere le lezioni di Apollonio. Protogene vi si distinse per la pittura, e Caride nell' arte di fondere i metalli. Timocreonte e Anassandride vi furono celebri per le loro commedie. Cleobulo fu uno dei savi della Grecia, e Possidonio, di Apamea, vi diede delle lezioni di filosofia storica al gran Pompeo.

(2) Il giovine Anacharsi, t. 4, cap. 55.

stanza grande relativamente agli armatori, ai mercatanti, alle dogane, alle usure ed alle diverse specie di convenzioni che si rinovellavano continuamente, sia al Pireo, sia presso i banchieri. In parecchie di queste leggi, dice egli, si è avuto in mente di allontanare, per quanto possibile, le liti e gli ostacoli che turbano le operazioni del commercio. Esse condannano ad una ammenda di 1, 000 dramme (1), e qualche volta al carcere, colui che dinunzia un negoziante, senza essere in istato di provare il delitto di cui questi viene accusato. Rispetto ai bastimenti che non navigavano se non se dal mese di municrione al mese di boedromione (2), le cause concernenti il commercio non potevano essere giudicate che durante i sei mesi scorsi dal ritorno dei bastimenti medesimi sino alla loro nuova partenza.

A disposizioni cotante sagge Senofonte (3)

---

(1) 212 ducati in circa.

(2) Nel cielo di Metone, il mese municrione cominciava al più presto il 28 marzo dell'anno giuliano, ed il mese boedromione il 23 agosto. Di modo chè i bastimenti navigavano dal principio di aprile alla fine di settembre. Durante il verno il mare era chiuso. Alla quale cosa allude questo verso di Lucano.

Hæc eadem suadebat hiems, quæ clauserat æquor.

Il cielo di Metone ateniese era un periodo di diciannove anni lunari, che racchiudeva dugento trentacinque lunazioni, e riconduceva il sole e la luna quasi allo stesso punto del cielo .... Metone era stato condotto ad una tale altezza in astronomia, osservando il solstizio di state dieci mesi circa prima della guerra del Peloponeso. La differenza dell'anno di Metone al nostro non era che di trenta minuti e dodici secondi a un dipresso. V. Dutnet, quadro del commercio degli antichi.

(3) Senofonte, rat. redit. p. 922.

proponeva di aggiugnere delle ricompense per i giudici che terminerebbero al più presto le contestazioni portate innanzi al loro tribunale (1).

Noi abbiamo veduto che a Rodi il danaro imprestato prima della partenza di un bastimento era soggetto ad interessi; lo stesso era fra gli Ateniesi. Ad Atene come a Rodi, l'interesse ne era assai più forte dell'interesse ordinario; il mutuante aveva la sua ipoteca o su le merci o su i beni del mutuatario (2).

Il nolo per lo fitto della nave e per lo trasporto delle merci vi era ugualmente conosciuto. Il fitto non potea essere verbale; facea di mestieri di un atto per iscritto, firmato dai due contraenti, per assicurarne la esecuzione. Se i perigli del mare, la forza della tempesta, gli assalti degl' inimici o dei masnadieri, constringevano ad abbandonare una porzione del carico

---

(1) L'olio era la sola derrata che Solone avea permesso di permutare con delle merci straniere. Non si poteva, senza pagare dei forti dritti, asportare del legname di costruzione, come l'abete, il cipresso, il platano, ed altri arbori che crescevano nei dintorni di Atene. Plutarco in Sol., t. 1, p. 91; Teofr. Caratt. cap. 20.

Fra gli stranieri, i soli domiciliati potevano, dopo aver pagato il dazio al quale erano suggetti, negoziare al pubblico mercato. Gli altri doveano esporre le loro merci al *Pireo*, che era il porto di Atene. Per mantenere il grano al suo prezzo ordinario, cioè di cinque dramme per una misura di sei moggi, era inibito a ciascun cittadino, sotto pena di morte, di comperarne al di là di una certa quantità. Demost. *in Eubul.* p. 887; *in Phorm.* p. 946.-Cinque dramme valevano a un dipresso 10 carlini, 6 grana della nostra moneta.

(2) La sola piazza di Atene era quella, per la quale si potea prestare del danaro. Era inibito per le altre.- Demosth. *in Lacrit.* p. 957.

per salvar l' altra; il getto la cessione non dovevano nè tampoco esser fatti senza il consenso dei passeggierí, e davano luogo alla contribuzione.

L'oratore celebre dal quale prendiamo ad imprestito questi particolari, Demostene, ci ha conservato un atto marittimo, nel quale ritrovansi tutti questi usi, e tutte le condizioni, che abbiamo enunciato parlando dei Rodi. Il caso del getto, quello dei corsali e di tutti i sinistri che possono turbare la navigazione, le scorrerie del bastimento, la epoca in cui il prestito debbe essere rimborsato, il modo di costrignere all' adempimento della sua obbligazione il debitore che vi mancasse, la reciproca malleveria statuita fra due soci, i cui beni tutti sono ugualmente tenuti per un debito tanto sagro, tutto vi è preveduto e regolato nella maniera più autentica (1).

---

(1) Tale atto si trova nella difesa di Demostene contra Lacrito, p. 949 e 950. Eccone la versione latina di Volfio:

« *Mutuârunt Androcles Sphettius et Naucrates Carystius Artemoni et Apollodoro Phaselitis argenti ter*
» *mille drachmas Athenis Menden usque, aut Scionem,*
» *et indè Bosporum. Quòd si voluerint in sinistrâ orâ*
» *usque ad Borysthenem, et rursùm Athenas, ducenis*
» *vicenis quinis millenas : sin post arcturum solverint,*
» *è Ponto templum Argonautarum petituri, trecentis*
» *eas ter mille drachmas, vini amphoris mendeis pi-*
» *gnori appositis ter mille, quod evehetur Mendâ aut*
» *Scione, in navi XX remorum, quæ est Hyblesii na-*
» *vigularii. Oppignerant autem id vinum, non debentes*
» *propterea cuiquam quicquam argenti, neque ad id*
» *mutuabuntur; et evehent merces, vini pretio coëm-*
» *ptas, rursùs Athenas in eâdem navi omnes. Per-*
» *ductis autem Athenas mercibus, reddent debitores*
» *creditoribus argentum, quantum debetur ex syngra-*
» *phâ, intra vigesimum, ex quo Athenas venerint,*
» *diem, integrum, exceptâ jacturâ, si quam vectores*

Gli Ateniesi, al pari dei Rodi, accordavano ugual fiducia ed ugual considerazione al capitano. Noi abbiamo veduto, art. 8, in qual modo i Rodi punivano la sua infedeltà, giustamente risguardata più criminosa del furto fatto dai marinai o dagli altri esistenti su la nave. Demostene paragona alle colpe commesse dai conduttori di una nave quelle dei magistrati e delle persone pubbliche. « Solone, dice egli (1), volle che » la pena inflitta ad un particolare potesse ritar- » darsi, ma che si gastigasse immantinente il » magistrato colpevole. Tali colpe sono simili a » quelle commesse sovra un bastimento: lo sono » esse dai marinai, poco è il pericolo; ma que- » sto è grande e la caduta prossima, se il de-

---

» *de communi decreto fecerint, et si quid hostibus* » *ponderint. Quod ad cœtera attinet omnia, integrum* » *esto: et exhibebunt pignus creditoribus liberum et im-* » *mune, donec sortem cum usuris reddiderint ex syn-* » *graphâ. Nisi autem ad dictum diem solverint, pi-* » *gnora creditoribus oppignerare et vendere tanti li-* » *ceat quanti sunt. Quod si quid argenti creditoribus* » *ex syngraphâ reddendi defuerit, exigere liceat cre-* » *ditoribus ab Apollodore et Artemone, et omnia eo-* » *rum bona tam terrestria quàm nautica ubiquè gen-* » *tium, ubi ea fuerint, pignerari, perindè ac si ju-* » *dicio victi judicatum non solvissent, tam alterutri cre-* » *ditorum quàm utrique. Sin non onerarint, decem-* » *que dies post caniculam in Hellesponto manserint,* » *atque exoneraverint, ubi Ateniensibus pignora ca-* » *pere non licet, etiam indè reversi Athenas, usuras* » *reddant, anno superiore tabulis inscriptas. Sin quid* » *navi graviùs acciderit, in quâ vehentur merces, pi-* » *gnora salva sint: quæ superfuerint, communia sunt* » *creditoribus. Et in his rebus nihil plus valeat hâc* » *syngraphâ* ».

(1) Demosth. *in Aristogitonem*, p. 844 e 845.

» litto è la opera del capitano o del pilota » (1).

Tanto in Atene quanto a Rodi la direzione generale delle flotte, sieno mercantili, sieno da guerra, era affidata a dei magistrati creati dal suffragio del popolo. Ogni trireme aveva un comandante a se, sottomesso però agli ordini degli ammiragli o dei navarchi. I Lacedemoni stessi scelsero un capo marittimo, allorchè fu d'uopo rinunziare ai loro pregiudizi per opporsi alla oppressione che Serse minacciava alla Grecia (2).

Con imitare i Rodi, con adottare la loro nautica legislazione, la maggior parte dei Greci si applicò al commercio ed alla navigazione. Da pertutto eranvi degli armatori e dei bastimenti. I pirati erano distrutti; il lavoro, la speranza e

---

(1) Per facilitare il commercio ed assicurare la circolazione si erano stabiliti, fin da quei tempi remoti, dei banchieri, ai quali il cittadino dava il suo danaro, ora qual semplice deposito e senza esigerne interesse, ora a condizione di dividere con loro il profitto che ne ritraevano. Nella maggior parte delle convenzioni che avean luogo con essi, non si chiamavano testimoni; eglino si contentavano ordinariamente di segnare in un registro che un *tale* loro avea consegnato una tal somma, e che essi dovevano restituirla ad un *tale altro*, se il primo veniva a morte. — Isocr. *in Trapez.* t. 2, p. 447; Demost. *in callip.*, p. 1098.

(2) I capi marittimi erano gli ammiragli dei Greci, e chiamavansi *navarchi*. I comandanti particolari erano ciò che sono oggidì i nostri capitani di vascello, e chiamavansi *trierarchi*.

Presso i Lacedemoni, il navarco non era qualche volta che un uffiziale di onore, la cui flotta era comandata da un luogotenente esperto. Lisandro non aveva che il titolo di tenente presso Araco, nominato ammiraglio senza averlo meritato, ed egli solo fece trionfare l'armata navale dei suoi concittadini. — Senofonte, lib. 2, Istoria della Grecia, *in principio*, p. 354.

la fiducia poggiavano su basi immutabili, ed una marineria brillante portava in Grecia le dovizie e le arti dell' Egitto e dell'Asia (1).

Il supporre uno stretto legame tra le leggi rodie ed i progressi che hanno immortalato la Grecia, non è al certo spingere troppo oltre la cosa. Io so bene però che Platone poteva senza esse instruire i suoi contemporanei; Euripide e Sofocle intenerirli; Esiodo cantare la genealogia degli Dei; Tirteo infiammare il coraggio dei guerrieri con i suoi carmi sublimi; Omero eternizzare gli eroi, e Demostene abbattere Filippo e difendere la libertà; ma le leggi rodie, che in quella epoca hanno renduto tanto florido il commercio, contribuirono, senza dubbio alcuno, a trarre i capolavori del genio fuori del cerchio angusto, nel quale sarebbero stati circonscritti; e, senza le leggi dei Rodi, vani sarebbero stati gli sforzi di Temistocle. Il silenzio della legislazione su la marina perpetuava lo spirito di ruberia, ed impediva ai Greci di avere flotte numerose; quelle celebri contrade avrebbero sofferto il giogo di Dario e dei Persiani (2).

§. 3.

Delle leggi nautiche dei Marsigliesi.

Gli abitanti di Atene e dei lidi della Grecia non furono i soli che riceverono dai Rodi una legislazione marittima; i Marsigliesi parteciparono di questo vantaggio.

---

(1) Il Sig. Pastoret, della influenza delle leggi rodie.

(2) Temistocle fu uno dei più ardenti protettori della marineria. A lui noi siam debitori di quella bella mas-

I Marsigliesi, nati da una colonia greca, la quale dalle sponde dell'Asia-Minore venne a stabilirsi presso alla imboccatura del Rodano, ricevettero da essa, ed il loro essere, e la polizia e la legislazione del paese donde traevano la loro origine (1). I Marsigliesi ebbero di tutti i tempi una giurisprudenza navale; eglino presero queste leggi nautiche dai Foci che le fondarono (2).

Marsiglia ebbe fin dai primi tempi il suggello della grandezza impresso a Roma nascente: essa s'innalzò in un subito del pari che quella regina del Mondo, ed annunziò ben presto ciò che dovea essere uu giorno, l'archetipo dei governi per la saggezza delle leggi, per la regolarità delle sue obbligazioni, per lo coltivamento delle scienze (3) e delle arti, e per la estensione della sua industria commerciale. La sua navigazione non si limitò al solo mediterraneo, in dove signoreggiò per un mezzo secolo, ed al quale diede il suo

---

sima politica, che Pompeo adottò molto tempo dopo, *colui che è padrone del mare è padrone di tutto*, e che uno dei poeti francesi ha reso con tanta energia in questo bel verso:

Le trident de Neptune est le sceptre du Monde.

(1) Strabone, lib. 4, p. 179, 180 e 181.

(2) I Foci erano della città di Focea nella Jonia. Non debbonsi confondere con gli abitanti della Focide in Grecia. — Marsiglia fu edificata nei tempi di Tarquinio-Prisco, re di Roma; o pure sotto il regno di Servio-Tullio, suo successore.

(3) Se vogliamo prestar fede ad alcuni dei nostri sapienti, i Marsigliesi dovettero essere gl'institutori dei Druidi e delle diverse altre classi di preti, di poeti e di filosofi fra i Galli. Essi dovettero estendere le cognizioni di quel popolo. La oscura misticità che inviluppava la religione si rischiarò a poco a poco, e la luce sparsa fino alle estremità delle regioni belgiche divenne una sorgente inesauribile di beni per la umanità.

nome; Eutimene passò la linea, Pizia corse verso il nordo sino in Islanda, e tutti e due riportarono dai loro viaggi delle singolarità che allora si giudicarono favolose, ma di cui il tempo ha confermato la verità.

Marsiglia divenne il deposito universale delle conoscenze umane e la culla di una quantità di grandi uomini in ogni genere. Legislatori, guerrieri, navigatori, filosofi, commercianti, poeti, oratori, giureconsulti, medici, sono usciti da Marsiglia, ed hanno infinitamente esteso la gloria della loro patria. La sua accademia godeva di una brillante riputazione. Al di sopra di tutte le altre società letterarie, essa era chiamata *Athenepolis Massiliorum*, la seconda Atene. Vi si accorreva da tutte le parti del Mondo, ed il famoso Agricola, di cui Tacito ci ha lasciato una istoria così commovente, fece i suoi studi alla accademia di Marsiglia.

In tal modo il commercio e la navigazione recarono, dalle colonie greche in questa parte delle Gallie, i germi dello incivilimento e della industria; in tal modo quei vincitori di una specie rara mostraronsi i benefattori dei popoli che aveano soggiogati, con addolcire le loro virtù salvatiche, con far loro adottare costumi meno austeri, e con proccurar loro il godimento dei doni felici della natura, e di tutti i vantaggi della società. « La quale cosa faceva dire a Giu-
» stino, che sembrava che la Gallia fosse stata
» trasportata nella Grecia, e non già la Grecia
» nella Gallia. *Ad eò magnus et hominibus et*
» *rebus impositus est nitor; non ut Græcia in*
» *Galliam emigrasse, sed Gallia in Græciam*
» *traslata videretur* ». Jus., Hist., l. XLIII.

Opulente e vincitrice in parecchie battaglie navali contra i Cartaginesi, Marsiglia pervenne ad

un tal grado di magnificenza, di gloria e di potere, che Roma si affrettò di ricercare la sua alleanza, e la chiamò *sorella e buona, fedelissima e generosissima alleata*. Ma le contese di Cesare e di Pompeo dovevano regolare i destini del Mondo. Marsiglia, fida alla giustizia ed all'onore, sposò il partito di Catone; essa fu sottomessa, e perdè il supremo potere. Le restarono però il commercio, la navigazione, la industria, le virtù, le scienze e le arti: beni preziosi, su i quali la tirannide ed il tempo non hanno che un impero passeggiero (1).

Mornac, su la legge 9, ff. *ad legem rhodiam de jactu*, e Gibalino, *lib. 4, cap. 11, art. 2, n.° 2*, ne fanno conoscere che, ad esempio dei Rodi, i Marsigliesi avevano pubblicato delle leggi nautiche, di cui ne ha defraudato la ingiuria dei tempi: *quondàm à Massiliensibus plurimæ leges nauticæ, instar Rhodiarum, conditæ fuerunt, quas hodiè ignoramus, eò quod vel injuriá temporum, vel hominum ignaviá perierunt.*

Tito Livio, tom. 3, lib. 37, p. 420, Tacito, nella vita di Agricola, *t. 2, p. 709*, parlano, dando loro le più grandi lodi, delle leggi di Marsiglia, dei suoi costumi e del genio dei suoi abitanti. La maestosa penna di Cicerone ha più volte celebrato tanta saggezza e tanta grandezza, nei suoi scritti, e principalmente nella orazione per Valerio Flacco. *Neque vero te, Massilia, prætereo, cujus ego civitatis disciplinam atque gravitatem, non solùm Greciæ, haud scio an cunctis gentibus anteponendam jure dicam...... ut omnes ejus*

---

(1) V. Huet, antico vescovo di Avranches, istoria del commercio e della navigazione, *cap. 39*.

instituta laudari faciliùs possent quàm emulari.

Se il tempo ne ha rapito le leggi nautiche dei primi abitanti di Marsiglia, se ne ritrovano però molte tracce nei suoi statuti municipali, promulgati nel 13.° secolo, ed i quali racchiudono, in riguardo alla navigazione ed ai contratti marittimi, vari capitoli degni della antichità più illuminata. Noi possiamo gloriarci, dice Emérigon, di non aver perduto le nostre antiche leggi nautiche; esse erano state incise su la pietra: *Eorum leges ionico more erant publicé propositæ.* Esse sono state trasmesse da una epoca all' altra per mezzo dei costumi dei cittadini e dello spirito di commercio che rende Marsiglia sempre più florida (1).

§. 4.

Delle leggi nautiche dei Romani.

Felici di essere uniti alla Grecia da una non interrotta corrispondenza, i Romani le dovettero a vicenda la loro giurisprudenza, il loro commercio, i loro usi, la loro filosofia, la loro eloquenza, le loro arti, una parte del loro linguaggio, ed al par di essa eglino non tralasciarono di adottare le leggi navali dei Rodi.

Se i regolamenti fatti dai re non hanno alcun rapporto alla navigazione; se quelli che si attribuiscono a Romolo altro non stabiliscono se non se le pene per alcuni delitti, le cerimonie da osservarsi nelle feste degli Dei, e l' ordine che regnar dee fra i cittadini; se Numa fece

---

(1) Emérigon, nella sua prefazione del trattato delle assicurazioni, cc.

delle leggi solo in favore della agricoltura; se infine il codice papiriano, che è il complesso di tutte le leggi reali sino a Tarquinio-il-Superbo, non fa alcuna particolare menzione della negoziazione e della marina, non poteva al certo un popolo, che aspirava all' imperio dell' Universo, ignorare lunga pezza quanto necessari erano all'adempimento dei suoi vasti disegni il commercio e la navigazione.

Lo stabilimento dei prefetti dell' Annona (1) era antico presso i Romani. Fin dall' anno 259 di Roma fu stabilito il collegio dei mercatanti, chiamato anche il collegio dei mercuriali, perchè i Romani consideravano qual protettore del commercio *Mercurio*, nel tempio del quale facevano le loro preghiere, invocando quel dio, affinchè favorisse il loro commercio (2). D' altronde una persona non era ammessa nel collegio dei mercatanti, se non dopo aver offerto un sacrifizio al dio Mercurio (3).

I Romani adoravano egualmente Iside come dea della navigazione. Essi celebravano con pompa e la festa della sua nave e quella del rinascimento del commercio marittimo, allora quando il ritorno della primavera aveva ricondotto la epoca di questa doppia solennità (4). Allorchè

---

(1) Questo stabilimento avea per oggetto l' arrivo dei grani che si prendevano dalla Sicilia e dalla Sardegna.

(2) Ovidio, nel 5 libro dei suoi Fasti, ne ha trasmesso la formola di tali invocazioni.

Da modò lucra mihi; da facto gaudia lucro:
Et fac ut emptori verba dedisse juvet.

(3) Ovidio allude a ciò, nel medesimo libro, quando dice.

Te quicumque suas profitentur vendere merces,
Thure dato, tribuas ut sibi lucra rogant.

(4) Memoria della Accademia, t. 5, p. 96.

Scipione venne a Roma per ricevervi gli onori del trionfo, dopo che egli ebbe messo in fuga i Cartaginesi, ed ebbe devastato la Corsica e la Sardegna; geloso di render grazie agli dei, che gli aveano accordato una tal gloria, e sopra tutto a quelli che, nel mare Corsico, lo aveano strappato ai perigli di una procella, egli innalzò un tempio alla divinità, che presiede alle tempeste (1).

Ad esempio dei Tiri, dei Sidoni, dei Bizantini e degli abitanti di Leucate, i Romani adottarono per impronta della loro moneta una prora, un Nettuno ed un delfino.

Noi ritroviamo ancora, in quei tempi remoti, un monumento illustre, che attesta in un modo non equivoco la cura dei Romani per tutto ciò che risguardava la negoziazione: io voglio parlare della legge delle dodici tavole. In quella preziosa raccolta degli usi e delle consuetudini dei Greci, i decemviri non obbliarono punto quello che avea rapporto alla industria ed al commercio; giacchè « siccome la legge delle dodici tavole, dice Terrasson, su la legge 41, parla » della vendita delle merci, una tal vendita » suppone sempre un commercio » (2).

Noi non parleremo dei *fasti* e delle *formule*, nè tampoco del dritto *flaviano* e del dritto *eliano*, che niuna relazione hanno con la navigazione ed il commercio, imperocchè le *formule* non furono stabilite che per indicare il modo di mettere in pratica le leggi ed i regolamenti, ed

(1) *Te quoque, tempestas, meritam delubra fatemur*
Cùm penè est corsis obruta classis aquis.
V. Idrografia di Fournier, lib. 5 cap. 11, p. 272.
(2) Terrasson, Istoria della giurisprudenza rom. p. 137.

i fasti che per far conoscere le cerimonie dei sacrifizi, le feste, le formole delle preghiere del culto degli Dei, etc. (1). Ma nel gran numero di editti dei pretori e degli edili, nella somma delle leggi del popolo e del senato, nelle leggi, nei rescritti, nelle costituzioni e nelle novelle degl' imperadori, da pertutto noi veggiamo la attenzione dei Romani rivolta a coltivare il commercio e la navigazione, a formare delle leggi atte ad assicurarne il successo, a mantenere le leggi nautiche sempre in vigore, ed a promulgarne delle nuove, a misura che il bisogno le richiedeva.

Noi ritroviamo la medesima cura per lo commercio e la navigazione nella esattezza dei Romani a seguire le leggi rodie, anche allorquando queste non aveano ancora forza di legge presso di essi, e ad adottarle alle loro consuetudini ed ai loro usi. Noi ritroveremo una simile cura nella adozione che essi fecero sotto Augusto di tali leggi (2), in queste parole celebri di An-

---

(1) I Pontefici ed i Patrizi erano i soli depositari dei fasti e delle formule, perchè, siccome vi erano frammischiate delle cose misteriose, si era giudicato necessario d' involarle alla conoscenza del popolo. Ma *Cneo Flavio*, ed alcuni anni dopo *Sesto Elio*, avendo trovato il mezzo di averne comunicazione, le resero di ragion pubblica, ed è perciò che si diede loro il nome di *dritto flaviano* ed in seguito di *dritto eliano*. Il celebre presidente Brisson ne ha lasciato la raccolta più completa di tali formule, sotto il titolo di *Formulis et solemnibus populi romani verbis*. In quanto ai Fasti, Grutter ne ha inserito parecchi nella sua raccolta d'inscrizioni. — V. Terrasson, *ibid.* p. 207 e seguenti.

(2) Augusto fu il primo che diede a quelle leggi la sanzione romana. Egli volle che esse fossero osservate al pari della legge giulia, ch' ei avea promulgato. L' imperatore

tonino a Eudamone. *Dominus sum terræ*, *lex autem maris*, ed infine in quelle celebri risposte dei giureconsulti, chiamate *Responsa prudentum*, i pareri e le decisioni dei quali acquistarono in seguito il titolo di leggi, e composero la parte migliore della giurisprudenza romana (1).

Nel percorrere le diverse raccolte, ed i diversi codici che successivamente si sono formati da tutte quelle leggi e da tutte quelle decisioni, sarà facile il convincersi che i Romani, ad esempio dei Rodi, si occuparono di una legislazione nautica, e si vedrà tutta la influenza che esercitò in Roma la giurisprudenza di quel popolo marittimo.

Antonino, premurato di risolvere una quistione marittima, rispose a Eudamone che questa dovea essere decisa secondo la legge rodia, che era la regina del mare, ogni qualvolta essa non era contraria alle leggi romani, dappoichè Augusto avea così stabilito prima di lui. *Dominus sum terræ*, *lex autem maris*.

(1) Nessuno ignora che il padronato stabilito da Romolo diede origine ai giureconsulti, i quali ad altro non attendevano se non se a studiare e ad interpetrare le leggi; ma sotto l'imperio di Augusto, i giureconsulti incominciarono ad essere discordi su le stesse materie e si divisero in due sette, prendendo i nomi dei loro capi. L'una fu detta dei *sabiniani*, e stava più alla decisione ed ai termini della legge, che al temperamento di equità di una giusta interpretazione; l'altra fu chiamata dei *proculiani*, ed interpretava la legge in conformità di ciò che credeva esser più equo, senza attenersi scrupolosamente al senso della parola.

Salvinio-Giuliano, autore dell' Editto perpetuo, pose fine a tutte queste sette, adottando ora la opinione degli uni, ora la opinione degli altri. — V. Terrasson, Istoria della giurisprudenza romana.

Art. 1.

Delle Leggi marittime contenute nell' Editto perpetuo.

Tra i frammenti che ne sono stati conservati di questo Editto si scorgono in qualche modo i primi elementi del dritto privato dei Romani, in materia marittima, cioè su la navigazione commerciale.

Il pretore romano, senza il soccorso delle leggi rodie, aveva diggià provveduto con una legge particolare ad alcuni oggetti che davano luogo a contese marittime. Le doglianze dei passeggieri e degli ospiti contra le furfanterie dei marinai e di coloro che gli alloggiavano, dei quali doveano servirsi, erano diggià giunte a sua notizia. Il pretore, col suo editto *nautæ, caupones, stabularii, ut recepta restituant*, rimediò a tali disordini.

Egli accordò agli ospiti ed ai passeggieri la azione *de recepto*, che nasceva dal contratto fra i marinai e gli ospiti, riguardo a ciò che questi ultimi avevano affidato ai primi. Concedè ancora un' altra azione chiamata *ex quasi delicto* contra i medesimi, in seguito della quale essi erano tenuti al doppio della perdita del furto commesso o nella nave o nella osteria.

Noi rinvenghiamo tali leggi nel lib. 4 dell' Editto, tit. 8 e 9.

Noi ritroviamo ancora nel lib. 14, il tit. 1, *de exercitoriâ actione*, ed il tit. 3, *de institoriâ actione.*

Nel lib. 43, i titoli 12, 13 e 14, *de fluminibus*, etc .... *ut in flumine publico navigare liceat.*

E nel lib. 47, il tit. 5, *furti adversus nautas;* ed il tit. 9, *de incendio, ruinâ, naufragio, rate, nave expugnatâ.*

Le disposizioni di queste diverse leggi non sono al certo gran fatto estese, ma bastano almeno per dare una pruova incontestabile della cura dei Romani, fin dai tempi dei primi pretori, per la sicurezza e lo ingrandimento del commercio e della navigazione (1).

A r t. 2.

Delle Leggi marittime contenute nel Codice teodosiano (2).

Fin dal 7.° libro si parla di ciò che concerne la navigazione ed il commercio marittimo. Il titolo 16, che contiene tre leggi di Onorio e di Teo-

(1) Alcuni anni dopo l'ascensione di Adriano al trono avvenuta per la morte di Trajano, questo principe fece riunire in un sol codice, da *Giuliano Flavio*, giureconsulto celebre, quanto vi era di più equo negli editti annuali dei pretori, e diede a questa raccolta il titolo di *Editto perpetuo*, *Edictum perpetuum*. — Ad imitazione di questo editto, un autore, di cui ignoriamo il nome, ne riunì un altro, che egli chiamò *Editto provinciale*, perchè racchiudeva, al dippiù del primo, dei regolamenti relativi alle provincie. Egli si è al certo una perdita per la giurisprudenza, che dell' Editto perpetuo vi sieno solo dei frammenti trovati sparsi nel Digesto, e riuniti in una sola opera da parecchi dotti giureconsulti, e sopra tutto da *Giacomo Gottofredo*, nella sua raccolta intitolata *Fontes quatuor juris civilis*, stampata a Ginevra nel 1653.

(2) Il Codice teodosiano, ad esattamente parlare, è il primo corpo di leggi che abbia avuto l'imperio romano. Questa raccolta delle leggi degl' imperadori, fino a Teodosio II, fu da questo ultimo pubblicata, secondo

dosio, tratta della custodia delle coste e dei porti, *de littorum et itinerum custodiâ*, e proibisce il trasporto delle mercanzie presso le nazioni barbare, prescrivendo la condotta che doveano tenere i padroni di bastimenti, nell'uscire dai porti.

Il 17.° titolo dello stesso libro tratta de *lusoriis danuvi*, e questo titolo non è stato inserito nel Codice di Giustiniano. *Naves lusoriæ* erano delle navi armate, le quali navigavano nei fiumi che partivano l'imperio romano, tanto per prevenire le scorrerie degl' inimici, quanto per farne essi stessi.

Il tit. 12 del lib. 10 parla *de classicis*, i quali, secondo il sig. Azuni, che in ciò siegue il sentimento di Perezio, erano dei soldati destinati a difendere le armate navali dalle incursioni dei nimici.

Il titolo 5 del lib. 13 tratta *de navicularïis*, e contiene 38 leggi, delle quali altre accordano certi privilegi ai conduttori delle navi, ed altre contengono delle disposizioni tendenti a reprimere le loro fraudi.

Il tit. 6 dello stesso libro tratta *de prædiis naviculariorum* e contiene dieci leggi, il cui

---

il sig. Azuni, nell'anno 436. V. la edizione di Lione del 1665, in sei volumi in-folio, sotto il titolo: *Codex theodosianus, cum perpetuis commentariis, Jacobi Gothofredi viri senatorii, etc.* Sotto l' impero di Costantino, due privati, Gregorio ed Ermogeniano, intrapresero di moto propio, e ciascuno per se, di raccogliere le costituzioni degl' imperadori, da Adriano sino a Diocleziano, e queste due raccolte sono conosciute sotto il titolo di *Codice gregoriano* e di *Codice ermogeniano*; ma essi non furono giammai rivestiti della autorità sovrana. Tali codici ne sono stati conservati da *Annio*, giureconsulto di Alarico II. — V. la edizione di Schulting, dell'anno 1717.

oggetto è di far sì che i beni delle persone di mare distrutti, venduti, e che passano in mani straniere, sotto qualsivoglia titolo, restino aggrevati dalle medesime obbligazioni dalle quali erano affetti, prima di passare nell' altrui dominio.

A questo titolo siegue l' altro, *de navibus non excusandis*, composto di due leggi, che proibivano ai navigatori di sottrarre i loro bastimenti ai bisogni del fisco.

Il tit. 8, *ne quid oneri publico imponatur*, non contiene che una sola legge, la quale inibiva di caricare sopra una nave del governo delle mercanzie di proprietà dei particolari.

Infine, il tit. 9 tratta dei naufragi, *de naufragiis*, e contiene sei leggi.

Noi non parleremo punto della legge di Teodosio e di Onorio, *de pretio piscis*, che sola forma il 20.° tit. del lib. 14 del Codice teodosiano, perchè questa legge non ha altro oggetto che di fissare il prezzo del pesce, che i somministratori, *ministeriales obsonatores*, fornivano alla tavola imperiale.

Nè tampoco faremo menzione della legge *de nautis tiberinis*, che forma il titolo seguente dello stesso libro, perchè, nel sottoporre i navigli del Tevere ai pesi pubblici e soliti degli altri bastimenti, essa rientra nel titolo generale *de navibus non excusandis*, di cui abbiamo poco innanzi parlato.

Nulla ugualmente diremo del tit. 22, *de saccariis portûs Romæ*, il quale risguarda soltanto il privilegio esclusivo accordato ai saccari, o facchini del porto di Roma, di trasportare tutte le merci, anche quelle dei particolari giunti nel porto (1).

(1) Vi era, a 18 miglia da Roma; un porto ove si tras-

Se il Codice teodosiano non gode dello stesso rispetto accordato al Codice giustiniano, non lascia perciò di essere considerato come una raccolta preziosa, dalla quale, per comporre la sua, Giustiniano prese molte leggi e molti titoli (1).

Art. 3.

Delle Leggi marittime contenute nel Codice di Giustiniano (2).

Questo Codice è diviso in 12 libri. Il 4.°, il 6.° e l'11.° libro contengono precipuamente le leggi intorno al commercio ed alla navigazione.

---

portava dalle provincie il frumento destinato per la provvigione di quella città. Là era stabilito *l' horreum*, o granaio, nel quale si conservava il grano fino a che non si trasportasse in Roma.

(1) Il Codice teodosiano non è pervenuto intero fino a noi; non è che sul compendio che ne pubblicò, nel 506 a Aira, in Gascogna, Annio, giureconsulto di Alarico II, re dei Visigoti in Ispagna, come abbiamo già detto, nel tempo che Alarico si apparecchiava alla guerra contra Clovi, che i giureconsulti del 16.° secolo sono giunti, dietro molte ricerche e col confronto delle antiche leggi, a ristabilire questo Codice quale esso è oggidì.

(2) Giustiniano, volendo rimediare al disordine che regnava nella amministrazione della giustizia, per effetto del soverchio numero di costituzioni degl'imperadori, le quali per la maggior parte erano fra loro contraddittorie, concepì, sin dal secondo anno del suo regno, il disegno di compilare un nuovo codice, che sarebbe formato non solo dalle costituzioni che aveva egli stesso pubblicato, ma altresì dai tre Codici gregoriano, ermogeniano e teodosiano, non escluse le novelle di Teodosio e dei suoi successori. Giustiniano affidò la esecuzione di questo progetto a Triboniano, e gli diede per compagni nove altri giureconsulti, i quali lavorarono con tanto zelo, che il codice venne al suo termine nello classo di un anno,

Il 4.° libro è composto di 66 titoli, fra i quali noi distingueremo, come risguardante più direttamente il commercio marittimo,

Primieramente, il tit. 25, *de institoriâ et exercitoriâ actione*, contenente sei leggi.

Si sa che, presso i Romani, coloro ai quali il commerciante affidava la cura del suo negozio erano nomati *institores*, perchè *negotio gerendo instabant*. Ma comechè il commerciante avesse a questi dato il potere di negoziare le mercanzie, e sembrasse in qualche modo non ingerirsi affatto negli affari del suo commercio, pur nondimeno, allorchè una persona privata avea contrattato con l' *institor*, potea, in caso di contesa, rivolgere la sua azione contra il padrone, e questa azione chiamavasi *actio institoria*. Lo stesso era relativamente al traffico per mare: chiunque aveva contrattato col capitano, il *magister navis*, poteva, in caso di disputa, intentare la sua azione contra l' *exercitor*, e questa azione era detta *actio exercitoria*. Ed è perciò che la legge 4.ª di tal titolo vuole che le obbligazioni contratte dal padrone del naviglio, cioè dal capitano, obblighino il proprietario nella stessa maniera con cui obbliga la azione institoria. *Ad similitudinem institoriæ tenetur* (1).

Secondariamente, il tit. 32, *de usuris*, combinato col titolo 33, *de nautico fenore*. Sino ai

e fu pubblicato agl' idi di aprile 529. In questa opera si scorse la precipitazione con cui vi si era lavorato. Essa fu corretta negli anni seguenti dagli stessi giureconsulti, e comparve di nuovo verso la fine del mese di dicembre dell' anno 534.

(1) Cujacio, nei suoi Paratilli, spiega in qual parte queste due azioni sono simili, ed in qual parte dissimili.

tempi di Giustiniano, come abbiamo diggià veduto nelle note, parlando delle leggi rodie, gl'interessi del danaro impiegato nel commercio di terra erano riscossi alla ragione del 12 per cento l'anno, secondo la legge 21.ª delle dodici tavole e 'l senato-consulto macedone; in quanto poi al commercio marittimo, sino a tanto che il danaro era in mare, si pagavano degl' interessi arbitrari e sempre assai forti; ma Giustiniano apportò vari cangiamenti al valore di tali interessi. Il risultamento di quanto stabilì a questo riguardo fu, che non si pagherebbe più che 12 per cento l'anno pel danaro che attraversava il mare, ed il 6, pel commercio ordinario di terra. Ciò può vedersi nella legge 26.ª del titolo *de usuris.* (1).

In quanto al 6.º libro del Codice, non vi ha che il 62.º titolo che tratti *de hæreditatibus decurionum, naviculariorum, cohortalium, militum et fabricensium.* Ciascuno di questi oggetti ha la sua legge particolare; ed ecco perchè ve ne sono cinque. Esse vogliono che, se alcuno muore *ab intestato* e senza eredi legittimi, non sia sempre il fisco l'erede chiamato a succedere, ma qualche volta talune persone o talune società. A cagion di esempio, per la legge 1.ª, nel caso di morte di un navicolare o padrone di bastimento senza

(1) Le novelle contengono anche delle disposizioni intorno alla usura nautica. La novella 106 approva i vari usi che permettevano al creditore di ricevere più del 12 per cento dal suo debitore. Ma, con la novella 110, Giustiniano, abrogando le disposizioni della novella 106, proibisce, sotto qualsiasi pretesto, di portare al di là di quello stabilito l'interesse marittimo.

eredi, succederà a lui, ad esclusione del fisco, il corpo di coloro che esercitano la medesima professione.

Il libro 11 incomincia dal titolo *de navicularius, seu naucleris publicas species transportantibus*, il quale contiene sei leggi. In queste leggi si parla dei privilegi dei navicolari o padroni di bastimento, delle loro obbligazioni, dei loro delitti, e delle pene in cui incorrono (1).

Il titolo 2, *de prœdiis et omnibus rebus naviculariorum*, è in qualche modo un sunto del tit. 6 del 13.° lib. del Codice teodosiano. Tanto nell' uno quanto nell' altro, i beni dei navicolari, per effetto di una tacita o espressa ipoteca, sono sempre tenuti verso il fisco, perchè eglino si obbligavano di portare al luogo del loro destino i grani e le altre merci pubbliche caricate su i loro bastimenti dalle amministrazioni provinciali.

Il titolo 3, *de navibus non excusandis*, ed il tit. 4, *ne quid oneri publico imponatur*, i quali tutti e due non possono dirsi che una ripetizione dei tit. 7 e 8 del lib. 13 del Codice teodosiano, altro non contengono se non se tre leggi. Il primo inibisce ai navicolari di sottrarre i loro navigli ai bisogni della amministrazione pubblica, che può disporne senza alcun riguardo ai privilegi, di cui potrebbero godere, ed il secondo proibisce a chiunque, sotto pena di

(1) I navicolari, o padroni di navi, formavano una specie di corpo e di collegio, che era sotto la inspezione ed alla disposizione del prefetto dell'Annona. Le loro funzioni non erano solo di trasportare gli effetti dei particolari, ma avevano anche l'obbligo di ricevere a bordo, da parte del fisco, del grano, dell'olio, dell'orzo, del vino, del denaro, per trasportarli nella città o nei campi militari. Essi non potevano sottrarre i loro bastimenti a queste specie d'impieghi. V. il tit. *de navibus non excusandis*.

gastighi corporali ed afflittivi, in caso di naufragio, di caricare merci dei particolari su le navi portanti quelle della repubblica.

Il tit. 5, *de naufragiis*, che contiene sei leggi, porta con se stesso la spiegazione dell' oggetto, del quale tratta. La prima di queste leggi sopra tutto è segnata col conio della giustizia, della ragione e della umanità. *Si quandò naufragio navis expulsa fuerit ad littus, vel si quandò aliquam terram attigerit, ad dominos pertineat: fiscus meus sese non interponat. Quod enim jus habet fiscus in alienâ calamitate, ut de re tam luctuosa compendium sectetur.* L. 1, tit. 5, lib. 11 codicis (1).

Il 12.° titolo, che ripete la stessa legge contenuta nel tit. 12 del lib. 10 del Codice teodosiano, ordina al prefetto di Oriente di aumentare il numero dei classici, *ex incensitis et adcrescentibus*, cioè, dei loro propi figli già avvezzati al mestiere dei loro padri.

Il 26.° titolo, *de nautis tiberinis*, che impone ai navigli del Tevere le medesime obbligazioni degli altri bastimenti verso il fisco.

(1) L' autentica *navigia*, e la costituzione dell'imperadore Federico, *de statutis, et consuetudinibus contra ecclesiæ libertatem editis tollendis*, collocata nel codice dopo la legge 18.ª del tit. 2, *de furtis et servo corrupto*, lib. 6.°, stabilisce anche che le navi e le merci dei commercianti, battute dalla tempesta, o che soffrono qualche altra disgrazia, le quali approdano in qualunque siasi luogo dell'imperio, rimarranno nell'intero potere dei proprietari, eccetto che non sieno riconosciute per navi inimiche, o per corsali, sotto pena della confiscazione dei beni, o di altri gastighi arbitrari. Ciò fece fare a Cassiadoro quella bella riflessione, che trovasi nelle note di Gottofredo: *crudelitatis genus est ultra naufragium velle desævire.*

Infine il tit. 45 del lib. 12, *de littorum et itinerum custodiâ*.

Ma con l' esaminar noi stessi, con approfondire questa celebre raccolta, sapremo distinguere, fra tutte queste leggi, quelle che hanno particolar rapporto all' oggetto che si tratta. Basta quì indicare le principali sorgenti, per mettere in istato di trar profitto dei loro salutari effetti.

A r t. 4.

Delle Leggi marittime contenute nel Digesto o sia nelle Pandette di Giustiniano (1).

Il Digesto non incomincia á parlare delle navi e di coloro che si dedicano alla navigazione, che al tit. 9 del lib. 4, *nautæ, caupones, stabularii, ut recepta restituant*. Noi abbiamo fatto menzione delle varie azioni che questo titolo da agli ospiti ed ai passeggieri, allorchè abbiamo parlato dell' Editto perpetuo.

Il 14.° libro contiene,

(1) Il Digesto è composto degli scritti dei più sapienti giureconsulti che abbiano vivuto fin dalla epoca della fondazione dell'impero romano, ed i quali, unicamente occupati dell'amore della giustizia, altro non aveano in mira se non il bene pubblico, ed il desiderio di dare delle pruove autentiche del loro sapere. Questa raccolta era sommamente malagevole: da una parte, vi era una scelta da fare da più di due mila volumi; dall' altra, facea di mestieri conciliare le opinioni che pendevano, le une per la setta dei sabini, le altre, per quella dei proculei.

Questo lavoro fu affidato a Triboniano, che prese sedici altri collaboratori. Esso fu terminato nello spazio di tre anni, e comparve alla luce nel 533.

Noi abbiamo parecchie edizioni del Digesto, che non sono simili in alcuni luoghi. La migliore si è quella che ne ha dato, nel 1782, il dotto consigliere di Orleans, Pothier.

Il tit. 1.°, che tratta più ampiamente della natura e degli effetti della azione esercitoria, *de exercitoriâ actione.*

Ed il tit. 2.°, che rapporta la celebre legge, *lex rhodia de jactu*, le cui sagge disposizioni sole sarebbero sufficienti per darci una idea della sublimità della legislazione rodia.

Il 22.° libro tratta, nei due suoi primi titoli, degl' interessi di terra e di mare, *de usuris, et de nautico fenore.*

In fine, il 44.° libro, nel suo tit. 5, *furti adversus nautas, caupones, stabularios*, tratta dei delitti privati e dei furti, e dinota, a questo riguardo, quei che si commettono su le navi, e che noi chiamiamo *baratterie* (baratteries). La azione è perpetua contra i proprietari delle navi e contra coloro che essi impiegano.

E, nel suo tit. 9., *de incendio, ruinâ, naufragio, rate, nave expugnatâ*, parla dei casi, nei quali il ladro avrebbe profittato della circonstanza di un incendio, di un naufragio, e di accidenti simili, per commettere il suo delitto: allora egli poteva essere punito corporalmente; ed il pretore aveva aggiunto, in tal caso, la pena del quadruplo, durante l'anno utile, e quella *in simplum*, dopo spirato l'anno.

Art. 5.

Delle Leggi marittime contenute nelle *Basiliche* (1).

Secondo la edizione che Fabrot diede a Pari-

---

(1) Ad esempio di Giustiniano, l' imperadore Basile publicò, nell' 877, un nuovo corpo di dritto, che fu

gi, nell' anno 1647, le Basiliche sono divise in sessanta libri.

Il 53.° libro, del quale mancano il 7.° e 'l 16.° titolo, parla in generale di ciò che ha relazione al dritto marittimo.

Nel 1.° titolo, *de nauticis obligationibus et omnis generis actionibus, etc.*, noi rinvenghiamo cinque leggi tratte dal Digesto e dal Codice.

Il 2.° titolo è intitolato *de nave vindicandâ*, e contiene pure tre leggi prese dal Digesto.

Il 3.° titolo, *de naufragio, et jactu, et collatione*, contiene undici leggi tolte dal Digesto, e sopra tutto *ad legem rhodiam de jactu.*

Il 4.° titolo è quello *de nave legatâ.* Non contiene che la legge di Pomponio, 24, § 3, Dig. *de legatis*, 1.

Il 5.° titolo, *de nautico fenore*, è composto di cinque differenti leggi tratte e dal Codice e dal Digesto.

Il 6.° titolo è intitolato *de piscatoribus, et piscatione, ac de jure maris*, e corrisponde alla legge 13, § 7 del Digesto, *de injuriis.*

Infine, l' ottavo titolo è intitolato *capita excerpti juris navalis Rhodiarum*, e contiene 47 ar-

---

portato fino a 40 libri. Leone — il-Filosofo, suo figlio, fece continuare questo lavoro, e lo diede alla luce nell' 886, sotto il nome di *Basiliche.* In fine, Costantino Porfirogeneta, minore fratello di Leone, avendo riveduto questa opera ed avendola posta in un ordine migliore, la publicò di bel nuovo nel 910, secondo Terrasson, o nel 920, secondo Ferrière. Da quel tempo il corpo di dritto di Giustiniano cessò interamente di essere in uso nell'Oriente, e le Basiliche, che altro non erano se non un mescuglio di dritto romano e di dritto greco, furono il fondamento della giurisprudenza dello imperio greco, fino a che non fu distrutto da Maometto., nel 1453, sotto Costantino XIII.

ticoli o capi del dritto marittimo dei Rodi. Noi abbiamo veduto che il sig. Azuni principalmente pretende che un tal dritto sia supposto dei Rodi; ma, diciamlo di nuovo, se questi 47 capitoli non appartengono al vero testo delle leggi rodie, perchè non sarebbero essi dei frammenti del dritto marittimo che era in osservanza sotto gl' imperadori greci, tolti dal vero testo di quelle leggi che sussistevano forse ancora? Questa asserzione pare almeno verisimile, allorquando si considera che gli autori delle Basiliche hanno disegnato questo titolo con queste parole: *Capita excerpti juris navalis Rhodiarum*, capitoli del dritto navale, estratto, raccolto, scelto, *excerpti*, dei Rodi. Le osservazioni del sig. Azuni, per quanto assennate sieno, non possono adunque impedire di consultare questi 47 capitoli, e di prendere nella maggiore considerazione i principi nautici che racchiudono, almeno quale emanazione delle leggi rodie.

ART. 6.

Delle Costitutioni marittime promulgate dall' imperadore Leone.

La costituzione 56.ª vuole che ogni legittimo proprietario di un fondo sito lungo il mare abbia il diritto d' inibire a chicchesia di pescare senza la sua permissione su le sue rive, e rivoca la legge 3, § 7 del Digesto, *de injuriis et famosis libellis.*

La costituzione 57.ª prescrive la distanza che debbono guardare fra esse le stazioni dei pescatori, e la fissa a trecento sessantacinque passi romani.

La costituzione 64.ª commuta la pena di morte, inflitta dalla *legge 3, Dig., ad legem cor-*

neliam de siccariis, contra coloro che celano oggetti salvati dal naufragio, in una ammenda del quadruplo del valore.

La costituzione 102ª porta, che una persona la quale vuol prendere una stazione per la pesca, e non ha però il terreno sufficiente, può costrignere il suo vicino a formare società con essa, ed a cederle il terreno che le manca.

Infine, la costituzione 103ª, la quale vuole che, nel caso di una simile società, quegli che ha ceduto una picciola parte di terreno, divida il guadagno in eguale porzione con colui che ne ha ceduto una maggior parte, giacchè quì il guadagno è prodotto dalla industria e dalle fatiche dei pescatori, e non già dalla maggiore o minore quantità di terreno. Egli è perciò che non vi è luogo alla regola tanto conosciuta, che il benefizio debbe dividersi fra i soci, in proporzione del capitale messo in società o in comune.

Tale è la idea generale e sommaria delle leggi nautiche contenute nel dritto dei Romani, e che erano per la più gran parte prese dalle leggi rodie, e adatte alle usanze di quel popolo. « A » poco a poco, eglino fecero passare nelle loro » leggi, osserva Emèrigon, quanto eravi di essen» ziale in quelle dei Rodi ». Ed in tal modo i Romani diedero alle leggi rodie l'impero del mare, *lex autem maris.*

SEZIONE II.

Della Legislazione marittima del Medio Evo.

Nei tempi della bassa latinità e del medio evo, le nazioni instituirono diversi magistrati, principalmente nel Levante e su le coste della Barbaria, per lo vantaggio, l'ingrandimento; la

sicurezza e per la polizia del loro commercio. Questi magistrati portarono il nome di Consoli, tanto usitato in Roma nei tempi della repubblica (1).

Ben si comprende che questo stabilimento non appartiene al dritto delle genti; che esso è solo del dritto puramente politico, e che, per conseguenza, dipende essenzialmente dalle capitolazioni, dalle convenzioni, e dai trattati fatti fra i popoli (2). Il sig. Azuni (3) fa menzione di un diploma di Giacomo di Aragona, del 1268, col quale questo re accorda agli abitanti di Barcellona la facoltà di eligersi dei consoli nei paesi al di là del mare. Sin dall'anno 1190, Guido, re di Gerusalemme, aveva ugualmente accordato ai Marsigliesi la facoltà di scegliere per se dei consoli della loro nazione, innanzi ai quali dovevano esser portate le contese che aveano luogo tra essi e gli stranieri.

Secondo questo dotto pubblicista, l'ammiraglio, presso i Saraceni, era il regolatore supremo di tutto ciò che concerneva la marineria e le armate navali, ed allora la sua dignità era chiamata *consolato*.

Ducange, nel suo Glossario, alla parola *consoli*, rapporta che 'l magistrato di Pisa, il quale dimorava a Costantinopoli, era chiamato *console*, e *bajolo* presso i Veneziani. Fin dal 10.° secolo,

---

(1) Statuti di Marsiglia, p. 67, cap. *de consulibus extra Massiliam constituendis*.

(2) I Romani non aveano, per lo commercio, consoli di tale specie, perchè essi non trattavano con le nazioni straniere, da loro chiamate barbare, se non per mezzo di legati o inviati. Decormis, t. 2, p. 1313.

(3) Il sig. Azuni, Dritto marittimo della Europa, t. 1.

esisteva in Pisa una magistratura sotto il nome di *consoli*, o *consoli dell' arte del mare*.

Consoli e conti sono termini univoci, dice Cleirac (1), « e significano, negli autori del » tempo medio, giudici ordinari, secondo quello » che hanno osservato il sig. d' Argentrè, nella » sua storia di Bretagna, *al lib.* 2, *cap.* 8, ed » il sig. Marca, nella sua istoria della Bear» nia, *al lib.* 3, *cap.* 3. Nel mare del Levante, » i giudici marittimi hanno ritenuto il nome di » *consoli*. »

Essi venivan chiamati *seniori*, nelle piazze di commercio delle città anseatiche (2).

Dufresne osserva, a questo riguardo, che anticamente in Francia, fra le dignità palatine, ve ne era una chiamata in latino *mercati palatii tolonearium*, le cui funzioni consistevano in presedere ai *portolani*, ed in giudicare le liti che sorgevano in occasione di certi affari marittimi (3).

Infine, se si percorrono le leggi dei Visigoti, si ritrova che le contese, che sorgevano fra i commercianti stranieri, dovevano essere decise dai loro propri giudici, chiamati *tolonarii*, o altrimenti *bayles* e *prieurs* dei mercatanti. Lib. 11, tit. 3, §. 2.

« Ecco perchè, dice il sig. Azuni, la giurisdizione, » la quale era di competenza di quella specie di ma» gistrati marittimi, fu chiamata *consolato*, nome » tuttavia vigente in alcune città marittime della » Spagna e della Italia. Si dovè anche dare il nome » di *consolato* alle leggi che servivano di norma

---

(1) Cleirac, Guida del mare, alla parola *consoli*.
(2) Marquardo, *de jure mercatorum*, lib. 3, cap. 6, num. 33.
(3) Dufresne, Glossar., med. et inf. lat., t. 3, p. 1081

» a coloro che ricorrevano a tale giurisdizione,
» ed al libro che conteneva queste medesime
» leggi. »

Questa si è adunque la ragione per cui tutte le leggi commerciali marittime, che erano allora in uso nell'Oriente, e che servivano a regolare la polizia della navigazione, e quanto risguardava il commercio nel mare del Levante, furono riunite in un sol codice, promulgate sotto il titolo di *Consolato del mare*. Questa raccolta, tanto conosciuta da tutti, è, dopo le leggi greche e romane, la raccolta delle leggi più celebri e più antiche, che siensi conservate sul commercio e su la navigazione.

§ 1.

Del Consolato del mare.

I dotti non sono di accordo sul tempo in cui fu precisamente fatta una tale raccolta, su coloro dai quali essa fu fatta, e su la nazione infine che pubblicò il Consolato del mare.

Grozio, e Marquardo pretendono che il Consolato del mare sia una raccolta fatta nel tempo delle crociate, per ordine degli antichi re di Aragona, e ricavata dalle ordinanze nautiche degli imperadori greci, di quelli di Alemagna, dei re di Francia, di Siria, di Cipro, di Maiorca e Minorca, e delle repubbliche di Venezia e di Genova (1).

Targa e Casa Regis pretendono che questa rac-

---

(1) Grozio, *de jure belli*, lib. 3, cap. 1, § 5; *in alleg.*, n. 6, e Marquardo, cap. 5, n. 39, *de jure mercatorum*.

colta sia la stessa opera degli antichi re di Aragona, e che essa sia stata scritta nella loro lingua (1).

Infine, se se ne crede la prefazione che sta in capo alla opera, quale autorità della legge, il Consolato del mare dovette essere adottato in Roma nel 1075, a Acri nel 1111, dal re Luigi e dal conte di Tolosa, a Maiorca nel 1112, a Pisa nel 1118, a Costantinopoli nel 1215, a Parigi nel 1250, etc. etc.

Ma il sig. Azuni, *loco citato*, dopo esser ricorso alle cronache ed agli annali del medio evo per accertarsi della verità, confuta con la istoria, ed in un modo vittorioso, la opinione di Grozio e dei pubblicisti di cui abbiamo ora parlato; egli mostra la poca fedeltà dell' autore della prefazione di queste leggi, il quale ha creduto augumentarne il valore con ornarle di tante nobili testimonianze, e fa vedere che la vera origine del Consolato non ha potuto essere che una produzione dei Pisani, i quali riunirono le leggi nautiche allora in uso, e le raccolsero in un corpo di costituzioni marittime, e crederono da uomini religiosi, dopo averle adottate, di essere nell' obbligo di farle confermare, nella chiesa di S. Giovanni di Latrano, dal Papa Gregorio VII, affinchè dasse, con la sua sanzione, forza di legge a tali statuti.

Verso l' anno 1000, Pisa divenne potente per la estensione del suo commercio marittimo con l' Oriente, e s' innalzò al rango delle primarie città del Mediterraneo, in dove essa mantenne delle flotte cotanto considerevoli, che fu risguardata

---

(1) Targa, cap. 92, e Casa Regis, nella edizione del Consolato, che egli pubblicò a Venezia nel 1737.

la dominatrice dello stesso (1). La sua navigazione attiva dovè necessariamente metterla nel caso di frequentemente discutere dei punti di legislazione marittima, e di desiderare di formarne un corpo che riunisse tutte le disposizioni di cui potevano abbisognare i suoi commercianti. Come credere, in fatti, che un popolo, il quale dovea la sua grandezza e le sue ricchezze al commercio ed alla navigazione, avesse trascurato di stabilire delle leggi regolatrici che sono l' unico mezzo e l' instrumento principale per incoraggiare l' una e per aumentare le altre. Comunque egli sia, sin dai primi tempi della sua promulgazione, il Consolato del mare divenne la legge di tutti i popoli navigatori e commercianti. Esso fu universalmente adottato, perchè conteneva tutte le leggi e tutti gli usi delle piazze marittime (2). Le decisioni che racchiude il Consolato hanno per base il » diritto delle genti. « Ecco perchè, dice Emèri- » gon, esse riportarono i suffragi delle na- » zioni. A malgrado della scorza gotica che le » ravvolge, vi si ammira pur nondimeno lo

---

(1) Le guerre che Pisa sostenne con gloria contra le nazioni più potenti, per mezzo delle sue armate navali, renderono il suo nome celebre in Europa ed in Asia, ove possedè parecchie isole e città marittime e conquistò la isola di Corsica e le isole Baleari, scacciò i Saraceni dalla Sardegna, si rese padrona di Palermo e di Cartagine, diede dei soccorsi considerevoli ai principi cristiani collegati per la crociata, e liberò Alessandria, assediata dai nimici. — V. *Muratori*, *rerum italic.*, tom. 3, ec.

(2) *Consulatus maris*, *in materiis maritimis*, *tanquam universalis consuetudo habens vim legis*, *inviolabiliter attendenda est apud omnes provincias et nationes.* — Casa Regis, Disc. 213, n. 12.

» spirito di giustizia e di equità, dal quale sono
» state dettate. » (1).

Vinnio, su la legge 1, ff. *de leg. rhod.*, p. 190, dice che il più gran numero delle leggi nautiche che sono in uso oggidì in Ispagna, in Italia, in Francia, in Inghilterra, sono prese dal Consolato del mare.

Lubecco, nelle sue annotazioni su le avarie, p. 110, raccomanda di ricorrere al libro del Consolato, che racchiude, dice egli, quasi tutte le leggi e tutte le consuetudini delle piazze marittime.

Il Consolato del mare ha forza di legge in tutta la Italia, dice Deluca, *de credito*, disc. 107, n.° 6, ed a Marsiglia, soggiunge Emèrigon, in tutti i punti ai quali non si è derogato dalle ordinanze dei re, nè dall' uso attuale del commercio.

Il Consolato del mare, edizione di Venezia, del 1737, di Casa Regis, contiene dugento novantaquattro capitoli di leggi originali, adottate dai Pisani. Le aggiunte che vi furono fatte in seguito da *Francesco Celelles*, il quale scrisse tutta la opera in lingua catalana, non furono in vigore che a Barcellona, e non servirono di norma che ai giudici del consolato di quella città, per i quali esse erano state fatte nel 1340 e nel 1484, etc. Queste aggiunte sono vari regolamenti sovra alcuni casi del dritto marittimo e delle assicurazioni, che ritrovansi p. 210, divisi in 27 capitoli, e che vengono chiamati *Regolamenti di Barcellona*.

In ogni punto di questa raccolta preziosa del Consolato si scorge il genio che le leggi rodie avevano impresso alle leggi particolari dei Romani,

---

(1) Emèrigon, Trattato delle assicurazioni, nella prefazione.

e che queste avevano indubitatamente comunicato ai regolamenti nautici del medio evo; giacchè le Pandette erano conosciute e seguite in tutta la Italia sin dal 6.° secolo, molto tempo prima che non fossero ritrovate a Amalfi, nel 1135 (1). Vi si vede anche in qual modo dee condursi il padrone della nave, o il capitano, verso i marinari, i passeggieri, i proprietari del naviglio e delle merci; e le obbligazioni degli uni verso gli altri vi sono ugualmente indicate (2).

---

(1) Il sig. Azuni, *loco citato*, dopo aver paragonato i capitoli 94, 193 e 194 del Consolato, col capitolo *cùm arbor, ec.*, del *Breve maris* di Pisa, e la legge 3.ª contenuta nel titolo delle Pandette *ad legem rhodiam de jactu*, dice: Niuno può mettere in forse che i Pisani non abbiano preso dalle leggi rodie contenute nelle Pandette, e seguite in tutta la Italia sin dal 6.° secolo, una gran parte delle leggi marittime che eglino adottarono e giurarono di osservare nel secolo undecimo. Ei cita a questo riguardo la dotta dissertazione del sig. Abate *Dal Borgo*, stampata a Lucca nel 1764, sotto questo titolo, *Dissertazione sopra la istoria dei codici pisani delle Pandette*, *ec.*

(2) Egli sarebbe superfluo il far quì menzione dei rimproveri che Hubner, nella prefazione del suo libro *del sequestro dei bastimenti neutri*, fa al Codice del Consolato, che egli chiama una mole informe ed ùn ammasso a bastanza confuso di leggi marittime, ec. « Questo autore, osserva Emèrigon, avendo rinvenuto nel » cap. 274 delle decisioni contrarie al suo sistema, concepì del malo umore contra la intera opera; ma se » egli le avesse disaminato con maggior cura, si sarebbe » convinto che le decisioni, che racchiude il Consolato, sono fondate sul dritto delle genti ». Emèrigon, Trattato delle assicurazioni, nella prefazione.

§ 2.

Delle Leggi amalfitane.

Se il Consolato del mare ebbe generalmente forza di legge in tutte le città d'Italia, non fu lo stesso per la città di Amalfi, gli abitanti della quale, per quanto apparisce, formarono per lo loro proprio uso, un codice particolare di leggi marittime. Amalfi, città del regno di Napoli, sita su i confini della antica Lucania, oggi provincia di Salerno, fu, al pari di Pisa, floridissima per lo commercio e la navigazione. Le sue ricchezze, la sua popolazione, il suo traffico, le sue forze marittime, la renderono tanto potente, che essa rivolse più di una fiata le sue armi contra i Saraceni, per soccorrere i sommi pontefici, siccome vedesi nella istoria dei tempi di mezzo.

Le relazioni commerciali degli Amalfitani, che il sig. Azuni si è piaciuto di celebrare dietro la autorità di Guglielmo Pugliesse, di Sigonio, di Muratori, e di Enrico Brenckmann, giureconsulto olandese (1), erano talmente estese, che eglino avevano una abitazione a Gerusalemme, con la permissione del Califfo di Egitto, vari stabilimenti in Sicilia, un sobborgo a Palermo, dei granai a Messina, e dei depositi di stoffe, alle quali si dava il nome di *stoffe amalfitane*; infine, possedevano a Costantinopoli la chiesa di S. Andrea, con un quartiere e dei grandi privilegi. Non si vedevano,

(1) Guglielmo Pugliesse, nel suo poema istorico; Sigonio, *de regno ital.*, lib. 9, p. 387; Muratori, nei suoi annali dell'anno 1077; ed Enrico Brenkmann, in seguito delle sue Pandette fiorentine.

dice Guglielmo Pugliesse, che dei negozianti e dei navigatori di Amalfi, a Antiochia, a Alessandria, in Siria, nell'Arabia, nelle Indie e nell'Affrica. Da pertutto gl' industriosi Amalfitani portarono delle mercanzie e dei prodotti delle loro manifatture (1).

Egli è senza dubbio assai naturale di credere che un popolo cotanto commerciante, ricco e bene accolto da tutte le nazioni, che un popolo il quale, per le sue relazioni commerciali e ospitali, diede origine a quell' ordine famoso, detto l' ordine di Malta o di S. Giovanni di Gerusalemme (2), che un popolo, al quale si attribuisce, se non l'onore di aver inventato la bussola, quello almeno di aver corretto questa invenzione (3); che un popolo, infine, tanto esperto nella navigazione, abbia voluto regolare il suo commercio marittimo con leggi particolari.

---

(1) Urbs hæc dives opum, populoque referta videtur.
Nulla magis locuples argento, vestibus, auro.
Portibus innumeris hac plurimas urbe moratur,
Nauta maris, cœlique vias aperire paratus.
Huc et Alexandri gens hæc freta plurima transit,
Hic Arabes, Indi, Siculi noscuntur et Afri.
Hæc gens totum propè nobilitata per Orbem,
Et mercanda ferens, et amans mercata referre.

Guglielmo Pugliesse, lib. 3 del suo poema istorico.

(2) Terrasson dice che l' ordine di Malta dovette il suo incominciamento a dei mercatanti di Amalfi, i quali, nell' anno 1020, avendo portato ai Turchi delle mercanzie rare, profittarono di questa occasione per istabilirvi la religione cristiana, e per ottenere la permissione di erigervi degli ospedali. Ed è perciò che essi furono denominati *ospitalieri*. — V. Terrasson, Ist. della giurisp. rom., p. 371; Brenkmann, *de Republicâ amalfitanâ*, n. 8.

(3) Dissertazione su la bussola, del Sig. Azuni, ove ei ha dimostrato che i Francesi furono i primi inventori della bussola, e che gli Amalfitani non poterono che

« Noi sappiamo dalla istoria, osserva il signor
» Azuni, che fu stabilita in Amalfi una corte di
» supremo ammiragliato, da cui dipendevano tutte
» le nazioni che sono intorno al Mediterraneo.
» Anche Costantinopoli mandava ivi per ottene-
» re, su le contese marittime, degli equi giu-
» dizi ».

Martino Freccia, *de subfeudis*, che scriveva nel 1570, parla della giurisprudenza navale denominata *la Tavola amalfitana*. Egli assicura che questa aveva oscurato la legge rodia, nel senso, certamente, che essa era una emanazione delle leggi rodie tratte dalle Pandette, che gli Amalfitani avevano formato e adattato alle circonstanze in cui si trovavano, in rapporto alla loro navigazione ed al loro commercio, tanto più che eglino possedevano, al pari di Pisa, un esemplare delle Pandette perdute in Italia, da dugento sessanta anni, in seguito della invasione dei Goti e dei Lombardi. Questo esemplare fu ritrovato a Amalfi nel saccheggio che ne fecero, nel 1135, i soldati dell'imperadore Lottario (1). Secondo Freccia, tutti gli affari marittimi si decidevano a norma delle leggi contenute nella Tavola amalfitana,

---

correggerla; ma che i Portoghesi furono quelli che la recarono alla sua perfezione, e l'adoprarono con efficacia nella scoperta del nuovo Mondo.

(1) Fu nel saccheggio di quella città che alcuni soldati dell'imperatore Lottario, il quale avea sposato il partito del Papa Innocenzio II. contra l'anti-papa Anacleto II, compresero nella loro preda un libro che meritò la loro attenzione solo perchè la covertura era dipinta di vari colori. Esaminato questo libro, si rinvennero in esso le Pandette di Giustiniano — V. Terrasson, Ist. della giurisp. rom., p. 371, 373, e la dotta dissertazione del sig. Abate Dal Borgo, stampata a Lucca nel 1764, della quale abbiamo diggià parlato.

la quale, nel tempo suo, era più di ogni altra in vigore.

Enrico Brenkmann conferma la autorità di Freccia, e vi fonda il suo parere; ma lascia nella oscurità la epoca della formazione di quella Tavola.

§ 3.

Dei Giudizi di Oleron.

« Nel tempo istesso, dice Cleirac, che gli usi » dei marini del Levante, inseriti nel libro del » Consolato del mare, furono in istima ed in credito in tutto l' Oriente, la regina Eleonora, » duchessa di Guienna, di ritorno dalla Terra » Santa, fece formare il primo progetto dei giu- » dizi intitolati *Ruoli di Oleron*, dal nome della » sua isola prediletta, per servire di legge nel » mare di Ponente ». (1)

Egli aggiunge che suo figlio Riccardo, re d' Inghilterra e duca di Guienna, accrebbe la opera di diverse altre decisioni intorno alla marineria mercantile.

Selden, *de dominio maris*, e Blackstone, nelle sue leggi criminali, hanno voluto rapire ai francesi la gloria di aver composto questi statuti, e per lusingare senza dubbio la loro nazione, hanno sostenuto che queste leggi furono in prima raccolte e poste in ordine dall' aio di Odoardo I., e che in seguito esse furono corrette, aumentate e pubblicate nella isola di Oleron da Riccardo, di ritorno questi dalla Terra Santa (2).

---

(1) Cleirac, Usi e Consuetudini del mare, p. 2.
(2) Selden, cap. 24, p. 428, lib. 2; — Blackstone, t. 2, cap. 33, p. 224.

Quantunque questo sistema sia stato da Cleirac combattuto con superiorità, pur nondimeno noi risponderemo con Valin « Come potrebbe ciò essere, se questo principe non avea alcun potere su la isola di Oleron, la quale non passò sotto la dominazione dei re d'Inghilterra che col matrimonio della regina Eleonora, duchessa di Aquitania, con Arrigo, duca di Normandia, poscia re d'Inghilterra, sotto il nome di Arrigo II, dal quale matrimonio è nato Riccardo I, il quale, di sua propria confessione, conformemente a quello che dice Cleirac, estese questa raccolta, e la pose nello stato in cui rattrovasi oggidì?

« Se dunque essa era stata incominciata prima di Riccardo, siccome ciò non avea potuto avvenire che per ordine di una potenza, alla quale apparteneva la isola di Oleron, egli è evidente che una tal raccolta non può esser ad altri attribuita se non se alla regina Eleonora, ad esclusione dei re d'Inghilterra. »

L'autore della istoria della Rocella (1), per combattere Selden, si fonda sul perchè questo Codice nautico è in vecchio linguaggio francese, frammischiato con voci guascone, senza alcuna miscela d'idioma normanno o inglese. D'altronde, basta percorrere questa opera, per convincersi che essa avea solo relazione alla navigazione del mare di Guascogna, che facevasi da Bordeaux a Rouen, etc., senza rapporto alcuno con la navigazione d'Inghilterra.

Conchiudiamo adunque che Cleirac ha avuto ragione di attribuire alla regina Eleonora la prima raccolta dei giudizi di Oleron, che furono

---

(1) Nella sua Descrizione corografica dell'Aunis, p. 83 e 84.

promulgati verso l'anno 1150, nel mentre Eleonora era ancora moglie del re di Francia Luigi-il-Giovane (1), benchè la prima nota edizione di questa opera non risalga che all'anno 1266 (2).

Tutti i popoli, conformandosi alle leggi primitive sul commercio e su la navigazione, si diedero alternativamente una particolare legislazione marittima, adatta ai loro usi ed alla loro costituzione, i principi fondamentali della quale eran però presi *dall'antico Dritto del mare.*

La regina Eleonora, nel riunire in forma di leggi, gli usi, le consuetudini, le sentenze, i giudizi del mare del Ponente, improntò dal dritto marittimo dei Romani e dalle leggi rodie contenute nello stesso, ad imitazione dei compilatori del Consolato del mare, le decisioni più rimarchevoli per la loro prudenza e per la loro saggezza, e stabilì così, su le basi di quella antica giurisprudenza, i statuti che voleva dare per leggi al commercio ed alla navigazione del Ponente.

---

(1) Ella fu ripudiata dal re, e'l suo matrimonio fu dichiarato nullo, a causa di parentela, dal concilio di Beaugenci, il 18 marzo 1152, comechè vi fossero 15 anni che vivessero insieme in qualità di sposi. Ella fu maritata di nuovo il 18 maggio dell'istesso anno ad Arrigo, duca di Normandia e conte di Angiò, figlio di Gotofredo *il Bello* o *Plantageneta*, poi re d'Inghilterra.

(2) La pruova che i giudizi di Oleron sono più antichi della edizione del 1266, risulta dall'editto di Errico III, re d'Inghilterra, duca di Aquitania, in data dell'anno 1226, riportato da Cleirac su l'articolo 26 di questi Giudizi, il quale deroga alle disposizioni di questi stessi Giudizi in rapporto ai naufragi. Non si può certamente derogare che a leggi anteriori. Le leggi di Oleron son dunque più antiche, non solo della edizione del 1266, ma altresì dell'editto del 1226.

I Giudizi di Oleron contengono 47 articoli, che sono compresi nella prima parte della raccolta di Cleirac, intitolata *gli Usi e le Consuetudini del mare*, e che egli ha rischiarato con un eccellente commentario. Nel seguire questo dotto giureconsulto, noi scorgiamo quasi la origine di ogni articolo, e la sua correlazione con le antiche leggi.

Ad esempio di quelle dei Rodi, dice Valin, le leggi di Oleron furono accolte con tanto plauso, appena comparvero, che esse divennero una norma generale per le decisioni su le materie marittime. I Francesi ricevettero i ruoli di Oleron, osserva Cleirac, e li posero in esecuzione come *naturali francesi*. In fatti, le loro disposizioni sono state in ogni tempo sommamente rispettate, in Francia principalmente, e la pruova ne risulta dall'articolo 19 dell'antichissima memoria inserita in Fontanon, in seguito del titolo dell'ammiraglio, folio 1617, in cui si dice « che la giustizia per gli affari della marina *sarà amministrata secondo i retti giudizi stabiliti ed usati di Oleron.* » (1)

§ 4.

Delle Leggi di Wisbuy.

Gli abitanti della Scandinavia dovettero dedicarsi per tempo al commercio marittimo, poichè, secondo Huet, essi aveano dei porti nell'Oceano e nel mare Baltico, ed i *Suioni*, i quali occupavano la parte occidentale, aveano delle flotte nell'Oceano. Noi leggiamo in Tacito, che i *Suio-*

(1) V. al terzo volume delle ordinanze reali, di Antonio Fontanon, nel titolo dell'ammiraglio.

ni, circondati dall' Oceano, erano potenti in mare e che i loro vascelli erano più comodi di quei dei Romani, ed approdavano ovunque, senza che si facessero girare, perchè aveano una doppia prua (1).

Questi popoli commercianti e navigatori dovettero anche darsi delle leggi nautiche che fossero la salvaguardia delle loro transazioni marittime.

Le leggi di Wisbuy comparvero dopo i Giudizi di Oleron.

Al nordo della isola di Gotlandia, nella Svezia, riferisce Giovanni Magnus, istorico goto (2), fu un tempo una bellissima e magnifica città marittima, nomata Wisbuy, che fu anticamente la fiera ed il mercato più florido della Europa. Oggi è ridotta quasi a nulla. » Là venivano a trafficare gli altri Goti, dice Cleirac, i Russi, i Danesi, i Prussiani, i Livoni, gli Alemanni, gl' Inglesi, i Fiaminghi, i Fini, i Vandali, i Sassoni, gli Scozzesi ed i Francesi. Ogni nazione vi avea il suo quartiere e delle strade particolari per tenervi le sue botteghe o i suoi magazzini. Tutti gli stranieri godevano degli stessi privilegi dei cittadini (3).

A questa città sono dovute le leggi e le ordinanze marittime adottate dagli stessi Svedesi, le quali furono conservate, aggiugne Cleirac, nel linguaggio tedesco o teutone, e che sono ancora osservate da tutti i popoli del Nordo. Esse sono,

---

(1) Tacito, *de mor. germ.* cap. 44; Huet, Istoria del commercio, cap. 42.

(2) Giovanni Magnus, Ist., lib. 20, cap. 9; lib. 23, cap. 2.

(3) Cleirac, Usi e Consuetudini del mare.

dice Bouchaud, un supplemento di ciò che vien chiamato *Ruoli di Oleron* (1).

Queste leggi o ordinanze ebbero anche di comune con i Giudizi di Oleron, che esse furono adottate, fin dalla loro origine, da tutte le altre nazioni. Grozio, *Mare liberum*, sostiene che la autorità di queste leggi si estese non solamente nella Svezia e nella Danimarca, ma benanche presso i popoli al di là del Reno, *sicut apud Galliam Leges Oleronis, et apud omnes transrhenanos, Leges wisbuenses.* — Limiers, nella sua Storia della Svezia, dice che esse erano altrettanto in pregio nel mare Baltico, per quanto erano altrove stimate le leggi rodie ed i Giudizi di Oleron. — Loccenio, nella sua prefazione, ne parla in questi termini. *Quæ Leges eamdem fermè autoritatem hodiè obtinent, quàm olim Leges rhodiæ.*

Gli scrittori del Nordo pretendono che le Ordinanze di Wisbuy non sono posteriori ai Giudizi di Oleron (2); ma Selden non ne fa ascendere la data al di là dell' anno 1288 (3), e Cleirac, che le ha commentato, è del suo avviso.

Vari articoli di queste leggi sono di fatto una ripetizione delle disposizioni dei Giudizi di Oleron; e si scorge ovunque la impronta del genio che le ha dettate, *dictâ lege navis onustæ De leg. rhod.*

Se da poi, e per lunga pezza, la pratica del mare e del commercio fu dagli Svedesi trasandata; se, sotto Carlo XII, la educazione nazionale, divenuta interamente militare, parve con-

(1) Teoria dei trattati di commercio, cap. 4, sez. 3.

(2) Kuricke, nella Rubrica del Dritto anseatico, p. 681, e Lubecco, delle avarie, p. 105.

(3) Selden, *Mare clausum*, lib. 2, cap. 24.

vertire in altrettanti campi i già pacifici focolari degli abitanti della Svezia, questo popolo, fiero della libertà della quale gode sotto le leggi tutelari di un governo saggio e paterno, è oggidì reso allo spirito di ordine, di economia e d'industria, e senza cessare di essere bellicoso, è nel tempo istesso agricola, commerciante e navigatore.

§ 5.

Delle Leggi della Confederazione-Teutonica.

Per formarsi una idea perfetta delle leggi della Confederazione-Teutonica, fa d'uopo avere una cognizione preliminare di tale famosa confederazione, di cui il commercio marittimo fu la causa e l'oggetto.

Gli scrittori goti ed alemanni, contra l'avviso di Tacito, *lib. de moribus germanorum*, sostengono che gli alemanni sono stranieri alla Germania, e sono composti di una assemblea confusa di diverse nazioni, ciò che appunto significa la voce *alemanno*, che nel linguaggio del paese corrisponde al significato *ogni uomo*. Benchè composti di differenti nazioni, eglino però sono stati sempre propensi alla società, ed a formare fra loro strette alleanze, confederazioni tanto particolari quanto generali, vivendo da fratelli, senza gelosia, e pieni della più grande fiducia gli uni verso gli altri. « Ed è perciò, » soggiungono quegli autori, che tutti i popoli » della Alemagna detti furono germani (1). Que-

---

(1) Agathias, lib. *de bello Gothorum ;* Procopio, lib. 1, *del bel. Goth.*, e lib. 3, *de bel. Vandal.*, e l'Abate Tritheme, Annal., lib. I.

sta naturale inclinazione a vivere in società, e questa reciproca fiducia, indussero, nell'anno 1254, secondo Cleirac, e nel 1164, secondo il sig. Azuni, le città di Lubecca, Brunsvick, Danzica e Cologna ad associarsi fra loro per proteggere il loro commercio nel mare Baltico e nell'Oceano germanico. Essa stabilì in prima quattro principali banchi: a Londra, a Berghen nella Norvegia, a Novogorod in Russia, ed a Bruges in Fiandra (1). Ma questa confederazione divenne così giovevole, e si mantenne con tanta lealtà, che parecchie altre città di commercio desiderarono di far parte della alleanza e di essere comprese nel numero delle città confederate (2). Sessanta due città, alcuni autori dicono 81, furono ammesse in questa riunione di privilegi e di diritti.

---

(1) Questa confederazione traeva dalla Inghilterra, delle lane, del piombo, dello stagno, e varie altre derrate; da Berghen e dal Nordo, della pece, del catrame, della resina, della cera, delle pellicce, dell'acciaio, del ferro, delle legna, del pesce secco e salso, del salnitro e del vitriuolo; da Novogorod, dei grani, delle cuoia, del sego, della cera e delle pellicce di diverse specie; e da Bruges, ogni sorta di manifatture di Fiandra. Il banco di questa città fu in seguito trasportato a Anversa. — V. Clignot de Blervache; Memorie sul Commercio, p. 159, 160, etc.

(2) Esse furono Lisbona, Barcellona, Siviglia, Cadice, Livorno, Messina, Napoli, Amsterdam, Dort, Calais, Rouen, San-Malo, la Rocella, Bordeaux, Bajona, Marsiglia, ec. La Francia entrò in confraternità con questa compagnia, sotto Luigi XI. Questa alleanza fu successivamente confermata con dichiarazione di Carlo VIII, del 4 Aprile 1484; con editto di Arrigo II, dell'anno 1547, e con lettere-patenti di Enrico 4, del mese di Novemb. 1604. — V. Lapopéliniere, trattato dell'ammiraglio, cap. 10; d'Argentrè, Ist. di Bretag., lib. 13, cap. 25; Servin, t. 1 delle sue aringhe, p. 510 e 511.

I principali privilegi della Società-Teutonica furono, 1.° la lega offensiva e difensiva: chi batte uno, colpisce tutti, in quanto alla ingiuria, ec.;

2.° In tutte le città dipendenti dalla confederazione, ogni cittadino dell' una godeva degli stessi privilegi, delle stessa immunità e franchige, rispetto al traffico, dei cittadini delle altre, etc.;

3.° Nelle principali città, i mercatanti della Società avevano dei banchi per ricevere le loro mercanzie, ec. (1);

4.° In queste città essi avevano un console ed un cancelliere per decidere le controversie e le liti, che si portavano, in appello, innante ai magistrati della Confederazione, locchè si chiamava *libertà di corte*, senza giammai poter essere citati innanzi ai giudici locali, ec.

Così, lo scopo, l'oggetto principale della Società-Teutonica, era semplicemente la comunicazione reciproca che le parti contraenti facevansi dei loro privilegi, relativamente al commercio, non per un tempo determinato, come nelle confederazioni guerriere, ma per un tempo indefinito (2). Questa alleanza non fu adunque, in

---

(1) I quali sono, dice Cleirac, delle belle case di grande estensione, magnificamente fabbricate, di tre a quattrocento camere, abitabili e splendidamente mobilate, con gabinetti, gallerie, portici, e magazzini posti nei dintorni di un gran cortile, inoltre ben provvedute di granai e magazzini, per ricevere ogni sorta di merci e di provvisioni, con gran numero di servitori e di uffiziali della loro nazione, per servire e ben regolare tali case, ec. — Cleirac, *loco dicto*.

(2) Però vi furono talune volte, tra le città anseatiche, delle alleanze guerriere, come nel 1370, quando la confederazione dichiarò la guerra a Waldemar III, re di Danimarca, ed in diverse altre occasioni.

qualche modo, nella sua origine, che un contratto di società, tendente a dividere fra le città confederate i profitti del commercio che facevano col favore di tale società, la quale stendeva i suoi rami sovra tutti i porti più commercianti della Europa, dall'interiore del Nordo fino alle estremità della Francia, della Spagna e della Italia.

I commercianti, sparsi su questa vasta estensione, erano incessantemente instruiti dello stato attuale del commercio in tutte queste parti altra volta divise, isolate e senza alcuna seguita comunicazione. La società era il nodo che le legava fra esse per effetto di un interesse comune, ed era il centro di tutti i loro movimenti.

Se questa gran società impresse una maggiore attività al commercio della Europa, essa esigè in pari tempo delle leggi privative e positive per organizzare la sua navigazione, e servirle di regole. Per conseguenza, i suoi deputati, in una assemblea generale chè tennero a Lubecca, fissarono dei regolamenti che furono pubblicati, per la prima volta, nel 1591, secondo il sig. Azuni, e nel 1597, secondo Cleirac ed Emèrigon, e che hanno sempre per base i princìpi eterni delle nazioni marittime, cioè a dire il dritto nautico degli antichi popoli, appropriato agli usi moderni delle città confederate.

Questi regolamenti furono da poi riveduti, corretti ed accresciuti in una seconda assemblea dei deputati delle città collegate, tenuta a tale uopo il 23 maggio 1614, nella stessa città di Lubecca. In questa ultima compilazione, che ha per titolo *Jus hanseaticum maritimum*, la distribuzione delle materie è stata fatta in un maggior numero di articoli classificati in quindici capitoli o titoli. Essa è assai meglio ordinata della

prima; ma il fondo è lo stesso, eccetto alcuni cangiamenti.

Si ritrova in latino in Kuricke, ed arricchita di eccellenti note. Si trova puranche in francese, con la ordinanza di Wisbuy, negli Usi e nelle Consuetudini del mare, di Cleirac, in seguito dei Giudizi di Oleron (1).

La gelosia delle diverse potenze, il loro particolare interesse ed il tempo hanno ridotto questa celebre società, questa saggia confederazione, alle sole città di Lubecca, di Amburgo, di Danzica, di Brema, di Rostocco, e di Cologna (2).

§ 6.

Della Guida del mare.

Egli è con ragione che Valin, t. 1, p. 15, mette al livello delle antiche leggi marittime il trattato intitolato *la Guida del mare*, che risguarda i contratti nautici.

Questo trattato, dice Cleirac, « è opera fran-
» cese, e fu non ha guari composto in favore
» dei mercatanti che faceano traffico nella no-

(1) Valin, nella sua prefazione della Ordin. della mar.

(2) I mercatanti della confederazione erano così gelosi dei loro privilegi, che nell'anno 1597, la regina Elisabetta, fiera delle felici navigazioni dei suoi ammiragli, avendo disprezzato gli Alemanni, ed avendo voluto *impor loro dei nuovi sussidi*, essi preferirono ritirarsi ed abbandonare il loro banco di Londra, piuttosto che perdere *o far breccia ai loro antichi privilegi ed alle loro libertà*. Anversa divenne in seguito uno dei più considerevoli banchi della confederazione. Em. di Meteren, nella sua Cronaca 19, foglio 392; Camden, in Hist. *reginæ Elisabeth, ad ann.* 1595. ec.

» bile città di Rouen; e ciò, con tanta destrezza
» e tanta fina sottigliezza, che l'autore dello stesso,
» nello spiegare i contratti o le polizze di assi-
» curazione, ha dimostrato e fatto intendere con
» grande facilità tutto ciò che risguarda gli altri
» contratti marittimi, ed in generale tutto ciò che
» risguarda il commercio navale, ec. Questa opera
» era tanto piena di errori, di omissioni, e di
» trasposizioni, che essa cadde nel disprezzo come
» un diamante grezzo del tutto oscuro e non co-
» noscibile, ec. (1).

Ad onta dei sommi difetti di questa opera, dice Emèrigon, vi si ritrovano però i veri princìpi del dritto nautico. Se lo stile ne è vecchio, se il testo ne è guasto in diversi luoghi, la Guida non lascia perciò di essere assai preziosa per la saggezza ed il gran numero delle decisioni che racchiude (2).

Essa è in fatti una raccolta delle usanze di quei tempi, e dei princìpi che servivano di regole nei contratti marittimi. Le massime che indica sono sviluppate con erudizione, e classificate con metodo. Essa contiene venti capitoli, seguiti dalle Assicurazioni di Anversa, pubblicate nel 1593, e dalle Assicurazioni di Amsterdam, pubblicate nel 1598.

L' autore della Guida nulla altro vi ha omesso, continua Cleirac, se non se di porvi il suo nome, a fine di conservarne la memoria e l' onore che merita, per aver reso un servigio così segnalato alla sua patria ed a tutte le altre nazioni della Europa, le quali possono trovare nella sua opera il compimento di ciò che manca o la correzione di ciò che è malamente ordinato nei regolamenti,

---

(1) Cleirac, Usi e Consuetudini del mare.
(2) Emèrigon, Trattato delle assicurazioni, t. 1, p. 14.

che ciascuna ha fatto in particolare su tal soggetto.

SEZIONE III.

Della Legislazione commerciale marittima della Francia.

Per lunga pezza la Francia altre leggi non conobbe sul commercio, se non quelle contenute nel Ruolo di Oleron e nella Guida del mare. I re della prima stirpe in niun modo occuparonsi della legislazione nautica, e non pensarono punto a dare dei regolamenti per fissare la giurisprudenza marittima, e per prevenire le dispute che potevano sorgere tra i commercianti e la gente di mare.

Negli stessi Capitolari di Carlomagno, di Luigi-il-Buono ed di Carlo-il-Calvo, sotto la seconda stirpe, tutto si riduce ad un sol capitolo, intitolato *de littorum custodiâ.*

Però noi veggiamo, sin da quei tempi remoti, i Franchi andare in Oriente e stabilire alcune relazioni di commercio con quelle contrade. Il Sig. de Guignes porta vari passi degli antichi istorici, che dimostrano sino alla evidenza queste prime comunicazioni degli antichi Franchi col Levante (1); ed Agathias, nativo di Mirina, avvocato

(1) Noi leggiamo in Gregorio di Tours, dice il Sig. de Guignes, che dei domestici dell' Arcidiacono Vigile rubarono, a Marsiglia, nei tempi di Sigiberto, re di Metz, parecchi barili di olio che appartenevano a dei mercanti di oltre-mare, e questo furto serve a mostrare che Marsiglia era allora un porto frequentato dagli stranieri. Questo istorico fa conoscere di più che la Francia traeva dall' Egitto pel canale di Marsiglia, *il papiro*, o carta, e gli aromi; che il vino di Gaza vi era

a Smirna nel 6.° secolo, fa un ritratto vantaggioso dei Francesi che egli conosceva per mezzo del commercio (1).

Noi veggiamo d' altronde Clovi ricevere dall' imperadore Anastasio il titolo e gli ornamenti di patrizio e di console, ed i suoi successori mantenere delle corrispondenze di amicizia e di commercio con gl' imperadori di Costantinopoli. Teodobaldo invia degli ambasciadori a Giustiniano, e Chilperico all' imperadore Tiberio, e da queste ambascerie noi apprendiamo che i Franchi aveáno dei vascelli che andavano nel Mediterraneo. Tiberio, dal canto suo, l' anno seguente, manda a Childeberto dei deputati per impegnarlo ad attaccare i Lombardi, e rinnova queste sollicitazioni nel 588. » Queste guerre d' Italia, dice » Mezerai, e le pensioni che i nostri re ricevevano » vano da Costantinopoli, di unita al commer- » cio che stabilirono con le nazioni del Levante, » apportarono da quei paesi una grande abbondanza » di oro e di argento, come anche quantità di » gemme, di sete, e di ricchi vasi ed ornamen- » ti » (2).

Da un'altra parte, Carlomagno, divenuto padrone di quasi tutta la Europa, stende e protegge

---

rinomato in Francia nel tempo di Gontran, re di Orleans, e che dopo la morte di Rugnemod, Vescovo di Parigi, un mercatante sirio nomato *Eusebio, quidam negociator genere syrus*, pervenne, per via di doni, a farsi nominare Vescovo di quella città, e che egli riempì di Siri le scuole di Parigi. — Il Sig. De Guignes, Memorie della Accademia, t. 37, p. 467 e seguenti.

(1) Agathias, Ist., p. 13. Egli è autore di una storia che può servire di continuazione a quella di Procopio; essa è stata tradotta in francese dal presidente Cousin.

(2) Mezerai, p. 118, *ad ann. 638*.

il commercio dei suoi sudditi, col mandare grandi soccorsi ai cristiani di Egitto e di Affrica, ad Alessandria, ed a Cartagine, che non erano che dei magazzini di deposito per il commercio, senza rapporto alcuno con la religione, e col reprimere le intraprese dei Veneziani, i quali tendevano allora ad un commercio esclusivo. Fu nelle stesse vedute, e per soccorrere i negozianti del Levante, che egli si strinse di amicizia col Califfo *Haroun-Arraschild*, il quale, con una capitolazione, gli cedè a Gerusalemme il quartiere occupato dai cristiani.

Infine Luigi-il-Buono (le Débonnaire) arma, nell' 820, delle flotte sul Mediterraneo, per perseguitare i corsali che avevano mandato a picco otto bastimenti mercantili; e Luigi, figlio di Lottario, presenta delle doglianze all' imperadore di Costantinopoli contra il patrizio Niceta, il quale avea insultato dei mercatanti schiavoni, allora sudditi di Luigi e che commerciavano nel Mediterraneo (1).

Ma questi debili raggi di saviezza e d' incoraggiamento comparvero quali lampi in mezzo alle dense tenebre, da cui furono avvolti quei secoli d' ignoranza, e fino a Carlo VI la Francia non ebbe alcun regolamento marittimo, alcuna legislazione nautica. Noi non troviamo, in fatti, su la navigazione, ordinanze più antiche di quella emanata da questo monarca a Parigi, nel mese di dicembre 1400, dietro la quale si cominciarono a regolare i diritti e la giurisdizione dell' ammiraglio, che prese il titolo di *ammiragliato*.

Da questa epoca sino a Francesco I. non vi ha

(1) Il sig. de Guignes, *loco citato*.

che la picciola ordinanza del 1480, pubblicata a Tours, nel mese di ottobre, da Luigi XI, a favore dell' ammiraglio di Borbone.

Francesco I. emanò due ordinanze sul commercio marittimo, l' una a Abbeville, nel mese di Luglio 1517, e l' altra a Fontainebleau, nel mese di Febbraio 1543, il cui potissimo oggetto fu di determinare la competenza dei giudici dell'ammiragliato, e di fissare la durata di questa giurisdizione, ove gli affari trattansi a giorno e ad ora, a tenore delle circostanze, art. 6. *Extra ordinem levato velo, de plano sine strepitu judicii.*

Arrigo III ne fece anche una nel 1584, a richiesta dell'ammiraglio di *Joyeuse*, la quale altro non è se non se una copia di quella del 1543.

Dalla nascita dell'impero francese sino a Enrico IV, i progressi del commercio, della navigazione e della industria furono ritardati dalle guerre civili, dalla tirannide feodale, dall' abuso, che allor si faceva della religione, dalla anarchia e dalla insurrezione dei duchi e dei conti (1), dagl' infelici regni di Carlo VI e di Carlo VII, dagl'intrighi d'Isabella di Baviera, dalle rivalità sanguinose delle due fazioni di Borgogna, e di Orleans, dalla miseria dei popoli, dalla debolezza del governo, dalla

« (1) Questa anarchia e questa insurrezione dei du- » chi e dei conti, dice Mezerai, fecero dei tanto ra- » pidi progressi, che la monarchia feodale distrusse la » monarchia politica; di modo che i grandi s' impadro- » nirono delle provincie e dei contadi di cui erano solo » governatori e giudici, ed i vescovi, a loro esempio, » dichiararonsi signori delle città, delle quali non erano » che i pastori. Da ciò la bizzarria e la incoerenza delle » nostre usanze. Il regno era allora sotto le leggi dei feu- » di, governandosi come un gran feudo anzichè come » una monarchia. »

ambizione dei Guises, dallo spirito finanziero che cominciava ad introdursi, e dalla barbara e divorante cupidigia delle persone di affare alle quali la protezione dava un nuovo slancio. In quella epoca disastrosa, si vede lo spirito umano, caduto in un subito dalla altezza cui erasi innalzato, lasciare la ignoranza trascinare dietro a se, quì la ferocia, altrove una crudeltà raffinata, e da pertutto la corruzione e la perfidia. Appena alcuni lampi di sapere, alcuni tratti di grandezza di animo e di bontà, e poche idee di navigazione e di marina si fan giorno a traverso questa notte profonda. Dei sogni superstiziosi sono il solo genio degli uomini, e la Francia, compressa dal dispotismo feodale (1), attendeva nella servitude e fra le lacrime il momento in cui nuove cognizioni la rendessero alla umanità, alla virtù, ed al libero esercizio della industria nazionale, del commercio, della navigazione e delle arti.

Niun re di Francia avea ancora posto una attenta cura ad un sistema di navigazione e di marina, niun re sopra tutto avea ancora seriamente

---

(1) « Allora, dice Raynal, i nobili erano dei piccoli » sovrani che abusavano della loro autorità, e resistevano » a quella del principe. I baroni eran pieni di orgoglio » ed avari, con molti capricci e pochissimo danaro. Ora » chiamavano i mercatanti nei loro piccioli stati, ed ora » li mettevano a contribuzione. In quel tempo barbaro » si stabilirono i diritti di pedaggio, di entrata, di uscita, » di transito, di alloggio, di *Aubaine* (1) ed altre oppressio- » ni senza fine. » Raynal, t. 1, p. 13.

(1) Era questo un diritto, per mezzo del quale il principe succedeva ai beni del forestiere che moriva nei suoi stati, qualora non era naturalizzato.

pensato agli avvantaggi che poteva proccurare il commercio delle indie; e lo splendore che ne acquistavano le altre nazioni non avea ancora risvegliato la emulazione francese. Errigo IV è il primo, che abbia accompagnato con un *ponderato sistema* la formazione di una marina in Francia, della quale pare che Luigi IX abbia gittato le fondamenta.

Di fatto, Arrigo IV, appena videsi pacifico possessore di un trono che avea acquistato con le sue armi, con la sua eroica costanza, e con lo splendore delle sue virtù, non perdè un momento solo per proccurare ai Francesi un commercio esteso; ed in tali vedute formò lo stabilimento di parecchie compagnie di negozianti, per prender parte alle ricchezze dell' Oriente, che i Portoghesi, gl' Inglesi e gli Olandesi contrastavan l' un l'altro. Egli segnò il piano di una marina, e prese sotto sua speciale protezione la pescagione che facevasi su le coste dell'America settentrionale, nominando Montz, con lettere - patenti del 1603, suo luogotenente generale in tutta la Acadia. I mezzi di comunicazione, rispetto al commercio, furono aumentati con lo stabilimento delle poste e dei procacci; fu protetta la esportazione dei grani; fu incominciato il canale di Briare, e le province meridionali furono arricchite da Enrico della coltura del gelso e della ricolta della seta.

Ma la speranza di vedere effettuare tanti utili progetti disparve con la morte prematura di questo gran monarca, che solo ebbe il tempo di rammarginare le profonde piaghe dello stato, senza poterle sanare (1).

---

(1) Quali nomi non hanno illustrato questo periodo della vita di Errico IV! Sully, il presidente Jeannin;

Invano Luigi XIII volle seguire il suo esempio: egli ebbe, nei primieri anni del suo regno, un troppo gran numero di affari per poter condurre a fine dei così vasti disegni. Però, sotto il ministero del cardinale di Richelieu, si pubblicò la ordinanza del mese di gennaio 1629, ove furono inseriti alcuni articoli tendenti, tutti insieme, a stabilire l'ordine nella marina militare ed una polizia nella navigazione mercantile (1).

Era riserbato al secolo di Luigi decimo quarto di darne, fra gli altri benefizi, un codice completo di legislazione nautica.

Quel bel secolo, sì fertile in grandi uomini, nel tempo istesso che servì di epoca alla grandezza dello spirito umano, divenne anche la quarta età felice nella istoria del Mondo (2).

Montaigne, Charron, de Thou, Bodin, Amyot, il grande l'Hopital (che Enrico vide appena), Pithou, Dupuy, Saint-Marthe, i Varroni del loro tempo, ec. Si rapporta che Enrico IV, nella idea di ristabilire la navigazione e 'l commercio, diede ordine al presidente Jeannin, suo ambasciadore straordinario presso gli Stati-Generali di Olanda, di prendere ivi su l'uno e l'altro oggetto dei rischiaramenti, e di condurre seco dalla Olanda alcuni uffiziali di marina, che avessero già fatto dei viaggi di lungo corso. — Istoria della marina, Parigi, 1746, t. 2, p. 377.

(1) Con trattato del 19. maggio 1626, conchiuso con Nicola de With, olandese, e Giovanni Meurier de Saint-Remi, di Redon in Bretagna, Luigi XIII creò una compagnia generale di commercio, che portò il singolare titolo di *compagnia della navicella di San-Pietro flordiligi*. E con editto di maggio 1628 creò anche la compagnia del Canadà.

(2) Niuno ignora che si contano quattro secoli nella istoria del Mondo.

Il primo è quello di Filippo e di Alessandro, o quello dei Pericli, dei Demosteni, degli Aristotili, dei Pla-

§ I.

Della Ordinanza della Marina del mese di agosto 1681.

Poco era al certo, per la grandezza e la potenza di Luigi decimo quarto, il formare una marina formidabile, egli volle ancora piantare la navigazione su basi solide, e far fiorire il commercio marittimo con buone leggi e con una legislazione degna di lui.

Luigi decimo quarto avea diggià meritato il titolo di legislatore della Francia, per effetto delle ordinanze del 1667, 1669, 1670 e 1673, che egli avea pubblicato per riformare la amministrazione della giustizia, tanto nel civile quanto nel criminale, e per fissare la giurisprudenza delle acque

---

toni, degli Apelli, dei Fidia, dei Prassiteli, e questo onore non ha oltrepassato i confini della Grecia.

Il secondo secolo si è quello di Cesare e di Augusto, conosciuto ancora per i nomi di Lucrezio, Cicerone, Tito-Livio, Virgilio, Orazio, Ovidio, Varrone, Vitruvio, etc.

Il terzo secolo è quello che seguì la conquista di Costantinopoli fatta da Maometto II, nel quale si vede una famiglia di commercianti innalzarsi al potere, e chiamare in Firenze i dotti che i Turchi scacciavano dalla Grecia. Gl' italiani onorarono le belle arti col nome di *virtù*, siccome i primi Greci le aveano caratterizzato col nome di *saggezza*.

Il quarto secolo è quello di Luigi decimo quarto, ed è forse, dice Voltaire, quello fra i quattro che più si avvicina alla perfezione. Ricco delle scoverte degli altri tre, esso, in alcuni generi, ha fatto più di tutti e tre insieme. La sana filosofia non è stata conosciuta che in quel tempo.

Voltaire, introduzione al secolo di Luigi XIV, cap. 1.

e foreste, come altresì quella del commercio di terra. Ma, diciamolo pure con Valin, il suo capolavoro, nel genere legislativo, era riserbato alla giurisprudenza marittima. In fatti, la parte più dilicata, e nel tempo istesso più perigliosa, era ciò che concerneva le materie nautiche. I contratti marittimi erano stati talmente abbandonati in Francia, che *Cleirac* era il solo degli autori francesi che avesse tracciato delle regole-pratiche a questo riguardo; e ad eccezione di alcuni regolamenti di polizia, non si era parlato che dei diritti e delle prerogative dell'ammiraglio e della sua giurisdizione.

Qual discernimento, qual grandezza di vedute, quale combinazione di idee non vi era egli d' uopo per la formazione e la esecuzione di una opera, nella quale si trattava di riunire, fra le diverse leggi degli antichi popoli navigatori che abbiamo ora analizzato, tutto quello che si conveniva alla economia del dritto marittimo ed al buon ordine del commercio! facea di mestieri eliminare da quegli antichi usi ciò che vi si trovava d' imperfetto; rischiarare ciò che era oscuro; adattare ai nostri costumi quello che vi era di buono, ed aggiugnere ciò che era sfuggito alla previdenza dei primi fondatori della legislazione nautica.

Ignorasi quali sieno stati i compilatori della Ordinanza della marina del 1681: per una inconcepibile fatalità, i nomi di quei grandi uomini non sono pervenuti sino a noi (1). Ma si com-

---

(1) Se mi è concesso, dice Valin, di arrischiare le mie congietture su la compilazione della nostra ordinanza, osserverò che tra i manoscritti della biblioteca di Monsignore il duca di Penthièvre (ammiraglio di Francia), vi ha, nel registro sotto il numero 848, una

prende però che solo dei geni grandi e profondi potevano essere in istato di formare questo corpo maraviglioso di dottrina, tanto preciso, tanto luminoso, tanto saggio, tanto dotto e tanto esatto nella sua distribuzione e nelle sue decisioni, il quale presenta altrettanti brevi trattati di giurisprudenza, per quanto vi sono materie che ne formano l'oggetto.

« La Ordinanza della marina, dice il suo celebre commentatore, è tale, che le nazioni più gelose della nostra gloria, deponendo i loro pregiudizi, ed anche il loro odio, l'hanno adottato a gara come un monumento eterno di saggezza e d'intelligenza ».

La Ordinanza della marina ha avuto tre diversi commentatori; *Marville*, nel 1714, ed un avvocato di Marsiglia nomato *Jausseau*. Ma Valin è il solo, dice Emèrigon, che abbia messo in esecuzione l'ardimentoso disegno di comentare questa opera, e la cui intrapresa sia stata giustificata dal successo. Se questo celebre giureconsulto non ha dato alla parte risguardante i contratti marittimi tutta la estensione di cui pare suscettiva, ciò dipende dal perchè egli si era limi-

---

dotta, curiosa ed ampia raccolta delle antiche leggi marittime, ec., dei progetti di editti e di regolamenti fatti per ordine del cardinale di Richelieu, ... il tutto paragonato insieme, con l'avviso di parecchi autori, e distribuito in vari titoli.

Pare anche che le memorie che prese Monsignore di Herbigny, incaricato dal re di visitare i porti del Regno, e di esaminare la giurisprudenza, i statuti, i regolamenti, le ordinanze, e le decisioni di cui *gli ufficiali dell'ammiragliato eransi serviti sino allora*, abbiano fatto parte dei materiali della ordinanza del 1681. — Era ciò, senza dubbio, già molto; ma avuto riguardo a quello che rimaneva tuttavia a farsi, la gloria dei compilatori debbe sempre parere la stessa. — V. Valin, nella sua pref. p. 5.

tato a spiegare ciascun articolo della Ordinanza: ma questo progetto utile è stato eseguito al di là di ogni speranza, dall' astro del mezzogiorno, Emérigon, e dal dotto consigliere di Orleans, Pothier.

Cleirac, Valin, Emérigon e Pothier sono i soli antichi autori francesi che abbiano veramente trattato della giurisprudenza marittima; e fra gli stranieri, noi distingueremo Straca (1) Stimmano (2), Loccenio (3), Kuricke (4), Vinnio (5), Lubecco (6), Selden (7), Targa (8) e sopra tutto Casa Regis (9), le cui decisioni sono più conformi ai nostri costumi, ai nostri usi in generale, ed alla retta ragione.

---

(1) Straca, i cui trattati trovansi in seguito delle Decisioni della Rota di Genova, raccolta in-folio, stampata prima a Cologna, nel 1623, e poscia ad Amsterdam, nel 1669.

(2) Stimmano. — V. il suo Trattato stampato in-4, nel 1661, a Stralsundo.

(3) Loccenio, autore svedese, piccolo Formato in-12, stampato a Stoccolma nel 1652.

(4) Renoldo Kuricke, *ad Jus maritimum hanseaticum*, stampato in-4. a Amburgo, nel 1667.

Le opere di questi tre ultimi giureconsulti si trovano riunite in una raccolta ristampata in-4. a Madeburgo, nel 1740, sotto il titolo di *scriptorum de jure nautico et maritimo Fasciculus, etc.*

(5) Arnoldo Vinnio, le cui opere furono prima stampate nel 1647, in seguito ad Amsterdam, in-12, nel 1668.

(6) Lubecco, *de avariis.*

(7) Selden, *de dominio maris.*

(8) Targa ed alcuni altri autori, che hanno scritto in italiano.

(9) Casa Regis, le cui opere, stampate in parte, per la prima volta, sotto i suoi occhi, sono state ristampate poco tempo dopo la sua morte, con delle aumentazioni, nel 1740, in tre volumi in-folio.

A lato a sapienti cotanto commendevoli, io non dissimulo a me stesso quanto penosa e difficile sia la opera che imprendo; si corre risico d' *inciampare* ad ogni passo, in cercando a farsi strada in luoghi erti, circondati da precipizi; ma si può camminare con sicurezza, seguendo tali luminari. Quali più sicure guide potevamo noi scegliere? quali strade potevamo mai tenere, che fossero più certe di quelle che essi ne han segnato con tanta aggiustatezza e sagacità? a quali più feconde sorgenti potevamo noi attignere maggiori ricchezze? Noi ci faremo un dovere di rapportare tutto quello che eglino avranno detto e pensato, tosto che questa autorità magistrale non si troverà cangiata dalla legge nuova; non sono sempre delle decisioni che si richieggono; ma bensì delle ragioni instruttive e dei princìpi. Noi richiameremo la giurisprudenza progressiva del commercio marittimo, e stabiliremo, per quanto sarà possibile, le sane massime della legislazione nautica, a fronte ai cangiamenti sorvenuti.

Se noi non parliamo delle leggi marittime che concernono il commercio e la navigazione degli altri popoli moderni, ciò deriva dal perchè abbiamo quì considerato la storia della antica legislazione nautica, solo relativamente alla influenza che essa ha avuto su la nostra particolare giurisprudenza commerciale: d' altronde, le leggi degli stranieri partono dai medesimi princìpi, scaturiscono dalle medesime sorgenti.

TITOLO I.

Dei Bastimenti e degli altri Legni di mare.

Presso tutti i popoli navigatori, i bastimenti sono stati un oggetto di rispetto e di venerazione. A Rodi, la custodia di essi era affidata alle cure di una severa magistratura.

La nave *Argo* fu dai Greci collocata nel cielo.

Gli Ateniesi conservarono la *Galera salaminiana* per più di mille anni, da Teseo sino al regno di Tolomeo Filadelfo. Questa nave portava tutti gli anni dei doni al tempio di Delo; essa fu rispettata dalle nazioni.

Cartagine mandava ogni anno a Tiro dei doni sul vascello *Sacro*.

Gli antichi offerivano tutti gli anni una nave a Diana, cioè alla luna, che eglino riguardavano come la dea del mare. La religione dei popoli, « dice Diana in Apuleio, lib. 11, mi ha in tutti » i tempi consagrato quei giorni felici, nei quali » le tempeste e le burrasche finiscono col ver- » no, nei quali il mare, dimenticando il suo » furore, ritorna ad essere navigabile. In quei » giorni felici si è che i miei sacerdoti mi con- » sagrano una nave, di cui non si sono mai ser- » viti, come i primizi di tutte le navigazioni che » debbono farsi ».

La nave del più illustre navigatore della Inghilterra, del celebre capitano Cook, fu rispettata durante la guerra del 1778, dietro gli ordini del governo francese (1).

---

(1) Questo capitano fu ucciso il 13 febbraio 1779, da un selvaggio, a Owhihée, una delle isole Sandwich. *Vita mortuorum, in memoriâ vivorum est posita.* Cicero, Filip. 9, cap. 5.

Altra volta erano, in qualche modo, considerati come *navigli sacri*, le barche dei pescatori. Luigi XIV avea avuto la generosità di proporre ai suoi nimici questo armistizio parziale, anche per i bastimenti mercantili.

I bastimenti sono da pertutto il simbolo del commercio, della industria e della abbondanza.

Sotto questo vocabolo di *bastimenti* o *altri legni di mare*, sono comprese le scialuppe, gli sciffi ed anche le più piccole barchette, perchè tutto serve alla navigazione: *Sub vocabulo navis omnia navigationum genera comprehenduntur.* (*Stimmano, ad jus maritimum*, *part.* 3, *cap.* 1, *num.* 8, *e Straca*, *de navibus*, *part.* 1, *num.* 2).

La voce bastimento comprende qualunque legno atto a galleggiare e ad essere menato su le acque. *L.* 1, § 6, *ff de exercitoriâ actione. Navem accipere debemus*, *sive marinam*, *sive fluviatilem*, *sive in aliquo stagno naviget.*

Le scialuppe e le più picciole barche, osserva Emérigon, vanno comprese sotto la stessa denominazione. *Navigii appellatione*, *etiam rates continentur. L.* 1, § 14, *de fluminibus.*

La parola bastimento è affatto generica. Il termine *bastimento*, dice Cleirac, *termini di mare*, abbraccia tutte le specie di navigli, galere, barche e battelli.

Perciò il Codice di commercio, la Ordinanza del 1681, e tutte le leggi antiche, nel parlare dei bastimenti e degli altri legni di mare, intendono parlare di tutte le specie di bastimenti che servono alla navigazione: *omnia genera navigationum.*

Egli è vero che Emèrigon dice che le voci *navi* e *bastimenti* ricevono il significato che loro da

l'uso di ogni paese, ed egli cita Vatel, lib. 2, cap. 17, § 272, per provare che il proprio significato di una espressione, nell' *uso ordinario*, è la idea che vi è ordinariamente legata.

Ma Emèrigon, con la sua osservazione, giusta nel senso in cui è fatta, vuol dire che l'uso ordinario ha legato una idea diversa ad ogni parola che si adopera per indicare un bastimento qualunque. Per esempio, s'intende comunemente per *vascello*, un bastimento da guerra della maggior portata; per *fregata*, un bastimento da guerra di minor portata; per *corvetta*, i mediocri bastimenti da guerra bene armati; per *pacchetti*, dei bastimenti di passaggio, etc, etc. La parola *bastimento* è particolarmente più della navigazione mercantile, e quella di *battello*, della navigazione dei fiumi. Però, nel linguaggio della legge, tutte queste diverse specie di bastimenti sono comprese sotto la denominazione generica di *bastimenti* ed *altri legni di mare*: *Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget.* Così, gli uni e gli altri, qualunque siasi il significato che loro dia l' uso volgare, sono sottomessi alle leggi generali del commercio; ed i regolamenti di polizia particolare, per ogni specie di navigazione, non possono sottrarli all' impero delle leggi nautiche, che fanno dritto comune in questa parte.

Il bastimento è suscettibile di una divisione metafisica e legale; ma niuno saprebbe dividerlo fisicamente senza distruggerlo. Esso è indivisibile di fatto, ma non di dritto: *Individua est de facto, non de jure.* --(*V. Faber, su la legge 3, ff de conditione ob turpem vel injustam causam, t. 3, p. 313, e Targa, cap.* 9).

Il bastimento è sempre presunto lo stesso, ben-

chè tutti i materiali che, nel principio, gli aveano dato l' essere, sieno stati in prosieguo cangiati. *Navem, si adeò sæpè refecta esset, ut nulla tabula eadem permaneret, quæ non nova fuisset, nihilominùs eamdem navem esse existimari: L.* 76, ff *de judiciis*; *l.* 24, § 4, ff *de legatis et fideicommissis*; *l.* 10, § 7, ff *quibus modis usufructus, vel usus amittitur.* — (*V. anche Kuricke, quest. 5, e Loccenio, lib. 1, cap. 2, num. 7*).

La cura che avevano gli Ateniesi di mettere delle tavole nuove in luogo di quelle che diventavano vecchie, per la conservazione della *Galera salaminiana*, diede luogo a quella famosa disputa dei filosofi di quel tempo: cioè a dire, se quella nave, di cui non rimaneva più alcuno dei primitivi pezzi, era la stessa di quella di cui Teseo, vincitore del Minotauro, erasi servito per ritornare dalla isola di Creta. — (*Alexander ab Alexandro, lib. 3, cap. 1*).

Si agitava ancora, prima della revoluzione, la stessa quistione rispetto al *Bucentauro*, specie di galera sacra, della quale servivasi la signoria di Venezia, in tutti gli anni, nel giorno della Ascensione, allorchè il doge faceva la cerimonia di sposare il mare (1).

---

(1) Si sa che nel 1177, Venezia, nella querela che divideva l' imperadore Federico Barbarossa ed il papa Alessandro III, essendosi dichiarata in favore del pontefice, il suo doge, Sebastiano Ziani, debellò Ottone, figlio di Federico, lo prese con trenta galere, e mandò a picco o pur abbruciò il rimanente della flotta. Nell'entusiasmo della sua riconoscenza, Alessandro III presentò al vincitore un anello di oro. « Servitevene, gli disse » egli, come di una catena per tenere le onde sug-

Ma sebbene, col progresso dei tempi, tutte le parti di un corpo sieno cambiate, pur nondimeno, per effetto della surrogazione, il corpo è sempre presunto lo stesso. *Licèt spatio temporis singula corpora mutentur, tamen mediante subrogatione, semper dicitur eadem res.* Ed è perciò che l'imperatore Giuliano, in fine della sua lettera in favore degli abitanti di Argo, diceva che gli stati erano immortali; e per la stessa ragione Seneca diceva che il nome del fiume è sempre lo stesso, abbenchè l'acqua scorra perennemente. Così adunque, un popolo è considerato esser lo stesso oggi di quel che era, or sono cento anni, comecchè non vi rimanga vivente un solo uomo di quel tempo. È sempre lo stesso popolo, dice Dumoulin, lo stesso senato, la stessa legione, lo stesso edifizio, lo stesso gregge, la stessa nave, ec. *Idem populus, idem ædificium, eadem navis, idem grex, idem vivarium.* — (*Dumoulin, Cons. di Parigi*, § 1. *gl.* 8, n.° 19).

Non sarebbe lo stesso, se il bastimento fosse stato smontato e riconstrutto, quando anche si fosse a ciò adoperato lo stesso legname, qualora il fondo di esso non sussisterebbe per intero. *Si autem dissoluta sit, licèt iisdem tabulis, nullâ prætereâ adjectâ, restaurata sit, usu-*

» gette all'imperio veneziano; sposate il mare con questo anello, e da ora innanzi tanto voi che i vostri » discendenti rinnovate, tutti gli anni, in simil giorno, » la celebrazione di questo matrimonio. La posterità saprà da ciò che le vostre arme vi hanno dato il vasto imperio delle onde, e che il mare vi è stato sommesso qual sposa allo sposo ».

Istoria dei progr. della pot. nav. della Ingh. del sig. de Sainte-Croix, t. 1.°, introd., p. 16 e 17.

fructum extinctum, l. 10, § 7, ff *quibus modis usufructus*; perchè vi ha intera separazione di tutte le parti della nave, ed il corpo stesso più non sussiste. Tutte le sue membra sono perite nello stesso tempo.

Il corpo perisce, osserva Grozio, o quando tutte le parti, senza le quali esso non potrebbe sussistere, sono distrutte, o pure quando non formano più corpo.-(*Grozio*, *lib*. 2, *cap*. 9, § 4).

Lo stesso è del corpo politico. Il corpo del popolo è disciolto, allora quando i cittadini si disgiungono, o volontariamente, o per effetto della forza.

La forma del popolo è distrutta, allorchè esso perde, o in tutto, o in parte, i dritti comuni che godeva come tale, esempio quei di Micene che furono venduti dagli *Argivi*; gli Olinti, da *Filippo*; i *Tebani*, da *Alessandro-il-Grande* ed i *Bruzi*, che furono fatti pubblici schiavi dei Romani.

Altrettanto è da dirsi dei popoli ridotti in forma di provincie, e di quei passati sotto il dominio di un altro popolo. In tal modo la città di *Bizanzio* fu dall' imperatore *Severo* resa soggetta alla giurisdizione di *Perinto* e di *Antiochia*, da *Teodosio*, a quella di *Laodicea*.-(*Grozio*, *loco citato*).

SEZIONE I.

Della natura dei Bastimenti e degli altri Legni di mare.

I beni sono mobili per loro natura o per determinazione della legge. (*Art.* 527 = 450 *del Codice Civile*.

Sono mobili, per loro natura, i corpi che possono trasportarsi da un luogo all' altro, sia che muovansi da per loro, come gli animali, sia che non possano cangiare di posto se non per effetto di una forza estrinseca, come le cose inanimate. (*Art. 528* = 451 *idem*).

In tal modo, sono mobili, per loro natura i battelli, le chiatte, i navigli, etc. — (*Art. 531* = 456 *idem*).

Nulladimeno, i bastimenti e gli altri legni di mare sono affetti dai debiti del venditore, e specialmente da quelli che la legge dichiara privilegiati. — (*Art. 190* = 196 *del Codice di commercio*).

Da lungo tempo i bastimenti sono considerati mobili fra noi. L' editto di dicembre 1666, che si trova in Bonifazio, t. 4, p. 691, e che fu promulgato dietro istanze della camera di commercio di Marsiglia, gli avea espressamente dichiarati tali. In conseguenza, essi non erano suggetti, secondo l' antico regime, al *dritto di reversione*, nè *ai laudemi*, nè *alle vendite*, o altri diritti signorili.-(*D' Argentrè, de laudimiis, cap.* 1, § 29; *Straca, de navibus, part.* 2, n.º 31; *Tiraqueau*, § 1, *gl.* 7, *n.*ⁱ 87 *e* 89, *ec.*)

Essi erano liberi da qualunque ipoteca. Era permesso di negoziarli, di venderli, di comperarli con piena sicurezza per gli acquirenti e per i cessionari. L' editto del 1666 aveva anche ordinato che essi non sarebbero sequestrati, venduti ed aggiudicati, ed il danaro, che se ne ricaverebbe, non sarebbe distribuito, se non nel modo usitato per gli altri mobili (1).

Questa disposizione è stata modificata dalla Or-

(1) Se, nei paesi di dritto scritto, e secondo alcuni

dinanza della marina del 1681. Dopo aver deciso, nell' art. 1 del tit. 10 del lib. 2, che *tutti i bastimenti e gli altri legni di mare sono riputati mobili*, soggiugne nell' art. 2, *saranno nulladimeno tutti i bastimenti affetti dai debiti del venditore.* In conseguenza, essa dichiara, con l' art. 1 del tit. 14 del lib. 1, *che tutti i bastimenti e gli altri legni di mare potranno essere sequestrati e giudicati con autorità giudiziaria*; e, negli articoli seguenti, prescrive le formalità da osservarsi a tale uopo. Ma, dopo la vendita, essa considera il prezzo come una somma puramente mobiliare, che si distribuisce in primo luogo fra i privilegiati, secondo l'ordine dei loro privilegi, ed in seguito per contributo, e per rata, fra gli altri creditori.

Questi principj, di somma saviezza, sono stati conservati nel nuovo Codice di commercio. Oggi, come prima, i bastimenti non sono suscettibili di alcuna ipoteca; e questa regola non riceve eccezione. I bastimenti non sono più che passivi di privilegi, i quali sono indipendenti dalla ipoteca.

In fatti, osservate che l' art. *190* = 196 del Codice di commercio dice *che i bastimenti sono affetti dai debiti del venditore, e specialmente da quelli che la legge dichiara privilegiati*; e che la legge si serve della voce *affetti* e non di quella *ipotecati*. L'effetto della affezione è di dare al creditore, tanto chirografario, quanto

---

usi, i bastimenti potevano essere aggravati dal peso della ipoteca, ciò non è perchè essi fossero considerati *immobili*, ma perchè in quelle provincie, i *mobili* potevano soffrire una tale affezione.

privilegiato, siccome ha giudicato la Corte di Rennes, con sua decisione del 17 febbraio 1813, il dritto di perseguitare l' oggetto affetto fra le mani del terzo detentore, in alcuni casi, e sotto certe condizioni; e questo effetto ha luogo relativamente ai bastimenti. L' effetto della ipoteca sarebbe in oltre di stabilire un ordine di preferenza risultante dalla antichità del credito, il che non ha quì luogo. La legge non riconosce che due specie di creditori: *i privilegiati*, il cui ordine è fissato dall' art. *191* = 197 del Codice di commercio, ed i *non privilegiati*, i quali, fra essi, sono pagati per contributo.

Perciò, i bastimenti, benchè riputati mobili, sono, al pari degli altri beni del debitore, *affetti* dal pagamento dei suoi debiti: essi sono il pegno comune dei suoi creditori, che possono farli vendere secondo le formalità prescritte dal tit. 2 del lib. 2 del Codice di commercio (1), dividerne fra essi il prezzo, prorata, a seconda dei loro crediti, salve le cause legittime di preferenza. — (Art. *2093* = 1965 *del Codice civile*).

SEZIONE II.

Delle cause di preferenza su i Bastimenti, o dei Debiti privilegiati, nell' ordine in cui son posti dalla legge.

Le cause legittime di preferenza sono quì ciò che in dritto vien chiamato i privilegi. (*Art. 2094* = 1961 *del Codice civile*).

Il privilegio è un dritto che la qualità del cre-

(1) Cap. 3, tit. 4, lib. 4, del nostro Codice.

dito da ad un creditore per essere preferito agli altri creditori, anche ipotecari. — (*Art. 2095 = 1965 dello stesso Codice*).

Fra i creditori privilegiati (giacchè vi sono dei crediti più o meno privilegiati), la preferenza vien regolata dalle diverse qualità dei privilegi. — (*Art. 2096 = 1966 ibid.*).

Non si trova punto nella Ordinanza della marina una numerazione esatta delle collocazioni da farsi del prezzo di un bastimento venduto, per ordine di preferenza. Il Codice di commercio (*Art. 191* = 197) fissa l' ordine dei privilegi in un modo assai più completo; esso determina le obbligazioni che sono privilegiate, e l'ordine e' l concorso fra i privilegi. La Ordinanza della marina non parlava che di alcuni privilegi; il Codice di commercio li racchiude tutti; di modo che non si può aver pretensione al privilegio per alcun altro credito se non se per quei che esso enuncia.

D' altronde, i privilegi sono di stretto dritto; non è permesso di estenderli da un caso all' altro. Non si deve mai, in tal materia, trarre argomenti da conseguenze, o da identità; fa d' uopo che il privilegio sia determinato dalla legge istessa. *Privilegia cùm sint stricti juris, nec extendi possunt de re ad rem, nec de personâ ad personam.* — (*Leprestre, Cent. 7, cap. 31, p. III; Ansaldo, Disc. 26, n.° 35*).

Il Codice di commercio accorda il privilegio a tre sorte di crediti:

1.° Alle spese giudiziarie ed alle altre fatte per giugnere alla vendita del bastimento ed alla distribuzione del prezzo;

2.° Ai dritti dovuti allo stato, per riguardo alla navigazione;

3.° Infine ad alcuni crediti particolari contratti o in occasione del bastimento istesso, o in occasione dell' uso, al quale il bastimento è destinato. Fra questi crediti rattrovasi quello del venditore.

Ma siccome il privilegio deriva dalla qualità dei crediti, dei quali gli uni meritano più favore degli altri, così il favore della causa di tali crediti decide dell'ordine tra essi.

Se la causa di due crediti privilegiati è ugualmente favorevole, allora la anteriorità di data si è quella che dovrà servire di norma; imperciocchè i diritti antecedentemente acquistati non potrebbero essere diminuiti da diritti acquistati posteriormente.

E quando fra due crediti privilegiati tutto è uguale, sia relativamente al favore della causa, sia relativamente alla data, non vi ha più motivi di preferire l'uno all'altro, ed è giusto di farli concorrere insieme.

Questi sono i principi, che servono di base alle distinzioni che la legge nuova stabilisce.

Così, l'articolo *191* = 197 colloca al *primo ordine* dei privilegi le spese giudiziarie fatte per giugnere sì alla vendita del bastimento che alla distribuzione del prezzo ritrattone, senza distinguere le spese ordinarie dalle estraordinarie, come nel decreto degl' immobili, perchè giammai l' aggiudicatario di un bastimento è incaricato di spese di sorta alcuna, menochè, qualche volta, di quelle per la spedizione della sentenza.

Queste spese sono state sempre le prime nel pagamento. (*Cleirac art. 5, n.° 51*). Esse si fanno per l' interesse comune dei creditori; egli è, per conseguenza, giusto che tutti vi contri-

buiscano: quegli adunque, che le ha anticipato, deve esserne rimborsato in preferenza.

In quanto alle spese che ciascun creditore ha fatto per l'interesse del suo credito, esse gli sono rimborsate come il credito stesso, e nel medesimo ordine.

Al *secondo ordine* vengono i dritti di pilotaggio, di tonnellaggio, scalo, ancoraggio, darsena o mandraccio. Questi sono i dritti dovuti al governo, i quali, facendo parte delle rendite pubbliche, debbono essere collocati prima dei crediti particolari. — (*Vedete Processo-Verbale del 7 luglio* 1807, *n.°* 14).

Al *terzo ordine* sono posti gli stipendi del guardiano e le spese di guardia del bastimento, dal momento del suo ingresso nel porto sino alla vendita. Questo privilegio è fondato su la ragione che tali spese sono fatte per la conservazione del bastimento, che è il pegno comune dei creditori. In conseguenza, i creditori debbono soffrire che coloro i quali hanno conservato questo pegno, sieno pagati prima di essi. Da un' altra parte, lo stipendio del guardiano non è che il salario di una persona di servizio: ora, secondo il dritto comune, tali crediti debbono essere pagati in preferenza a tutti gli altri, anche prima delle provvisioni da bocca. (*Art.* 2010 = 1970 *del Codice civile*). D'altronde, si sa che qualunque bastimento, nel porto, è affidato alla custodia di un vecchio marino, la cui probità è conosciuta, per allontanare il pericolo del fuoco, e per impedire che sieno rapiti gli attrezzi, gli arredi e gli utensili del bastimento.

Al *quarto ordine* si trova il fitto del magazzino, ove sono depositati gli attrezzi e gli arredi del bastimento. Quì si tratta del privilegio del

locatore; esso gravita specialmente su gli oggetti che sono nei magazzini affittati. Ma, in questo caso, è necessario distinguere la vendita del solo bastimento dalla vendita del bastimento con gli attrezzi e gli arredi.

Se il solo bastimento è venduto, e gli attrezzi e gli arredi sono sparsi nei magazzini di pertinenza di più persone, queste concorreranno tra esse, senza anteriorità di data, per rata, su l' ammontare della vendita del bastimento, per i fitti dovuti degli attrezzi e degli arredi, sebbene sia di principio stabilito che, allorquando l' accessorio è disgiunto dal principale, come potrebbero essere le porte e le imposte di una casa, essi sono *due principali* che debbono essere affetti dai debiti che loro sono particolari; ma, nella nostra ipotesi, è un favore della legge verso il commercio marittimo.

Se al contrario il bastimento, in seguito e congiuntamente ad esso gli attrezzi e gli arredi, sono venduti, *i locatori* concorreranno, per rata, su la vendita del bastimento; e, per il rimanente che loro sarebbe dovuto, ciascuno di essi avrà un privilegio di pegno su gli accessori del bastimento, di cui è il detentore, perchè la cosa mobiliare è naturalmente il pegno del locatore.

La legge loca al *quinto ordine* le spese di mantenimento del bastimento e dei suoi attrezzi ed arredi, fatte dopo il suo ultimo viaggio ed il suo ingresso nel porto. È sempre dietro il principio che quegli il quale ha contribuito alla conservazione o aumentazione della cosa ha privilegio per ciò che è a lui dovuto.

Al *sesto ordine* sono fissati i salari e gli stipendi del capitano e delle altre persone dell' equipaggio impiegate nell' ultimo viaggio Questo cre-

dito è tanto più sacro, in quanto la gente di mare ha ancor essa contribuito alla conservazione del bastimento; tal credito è stato sempre posto ai *primi ordini* di preferenza. « Gli stipendi dei marinai, dice Cleirac, su l'art. 8, n.° 31, dei Giudizi di Oleron, 8 su l'art. 18, n.° 4, del titolo della giurisdizione, sono preferibili a tutti gli altri debiti ».

Il Consolato del mare, cap. 135, vuole che, quando anche non restasse che *un solo chiodo* del bastimento, esso sia impiegato a pagare i salari dei marinai. — (*Vedete Dritto anseatico, tit. 9, art. 5; ibiq. Kuricke, p. 670 e 801; Basnage, delle ipoteche, p. 70; Pothier, contratto a cambio marittimo*, n.° 54, *idem, contratto di noleggio, n.°* 52).

La Ordinanza della marina voleva anche che gli stipendi dei marinai addetti all'ultimo viaggio fossero pagati *in preferenza a qualunque creditore.* — (*Art.* 16 *del titolo del sequestro dei bastimenti*; *art.* 19, *titolo dell' arrollamento*).

È anche da osservarsi che il privilegio su la vendita del bastimento è dovuto alla gente di mare, senza che possa essere inviata a farsi pagare sul nolo delle merci, sotto il pretesto che esso è obbligato per i loro stipendi del pari che il corpo del bastimento, per effetto dell'art. *271* = 261 del Codice: e la ragione si è che un creditore, il quale ha più di una via per proccurarsi il pagamento di ciò che gli è dovuto, ha la facoltà di prendere quella che gli è attualmente aperta, qualunque siasi l'interesse che abbiano altri creditori di fargliene scegliere un' altra. — (*Vedete Valin, su l' art.* 16, *tit.* 14, *lib.* 1, *della Ordinanza della marina*).

Ma questo privilegio è solamente accordato

alla gente di mare, che è stata impiegata nell' *ultimo viaggio*; in quanto al credito dovuto per un viaggio *antecedente*, esso non è più che un credito ordinario; e quelli che hanno fatto tale viaggio anteriore debbono a se imputare di non essersi fatti pagare. La legge non accorda il privilegio se non per gli stipendi dell'ultimo viaggio.

Al *settimo ordine* vengono le somme imprestate al capitano per i bisogni del bastimento, *durante l'ultimo viaggio*, ed il rimborso del prezzo delle mercanzie da lui vendute per lo stesso oggetto. » Egli sembrerebbe, dice Valin, che dei creditori di questa natura, senza il soccorso dei quali il bastimento non avrebbe terminato il suo viaggio, dovrebbero concorrere con le persone dell' equipaggio ». Ma, come osserva ei stesso, è però vero di dire che, in qualunque luogo il bastimento fosse stato ritenuto, non potendo più continuare il suo viaggio, le persone dell' equipaggio avrebbero trovato il mezzo di farsi pagare dei loro stipendi sul bastimento. D' altronde, essi, col proprio lavoro, contribuiscono con assai maggiore efficacia, al ritorno del bastimento, che qualunque creditore mutuante o provveditore, ed all' infuori del bastimento e del nolo altro pegno non hanno per sicurezza dei loro stipendi. La preferenza, che la legge accorda quì alla gente di mare, è adunque equa sotto ogni rapporto. (*Vedete Valin*, *loco citato*).

È anche da osservarsi che il privilegio, di cui è quistione, non ha luogo, al pari del precedente, che per i crediti sorti nell' ultimo viaggio, e pel rimborso delle mercanzie vendute, durante lo stesso viaggio, per i bisogni del bastimento. Quelli che proverebbero da un viaggio anteriore, o da prestiti fatti prima della partenza,

non possono essere locati al settimo ordine dei privilegi.

Per regola generale, il capitano non può prendere danaro ad imprestito nel luogo della dimora dei suoi armatori, senza loro autorizzazione. (*Art.* 232 = 220 *del Codice di commercio*); ma in qualunque altro luogo, e nel caso di necessità, e sopra tutto di urgente bisogno, egli può improntare senza il loro consenso, o pur vendere mercanzie osservando le formalità prescritte dall' art. 234 = 222 dello stesso Codice.

L'art. 60 della Confederazione Teutonica dice, « che il padrone, essendo in paese straniero, » se ha necessità e bisogno di danaro per il bastimento, e non può far di meglio se non se » di prenderne a tutto rischio, potrà farlo a » spese dei suoi proprietari ».

La Ordinanza di Wisbuy (*art.* 45) dice anche che, « il mercatante, al quale appartengono » le mercanzie vendute, o pure il creditore, che » ha imprestato del danaro, avrà speciale ipo- » teca sul bastimento ». — (*Consolato del mare, cap.* 105; *Guida del mare, cap.* 18 *e* 19; *Ordinanza della marina, tit. del capitano, art.* 19).

Le leggi nuove, al pari delle antiche, mettono i crediti delle merci vendute allo stesso livello dei crediti degl'impresti fatti durante il viaggio, perchè il danaro provegnente dalle merci così vendute è un vero danaro prestato per i bisogni del bastimento. Il privilegio debbe dunque esser lo stesso di quello concesso al mutuante; e gli uni e gli altri deggiono venire a concorrenza.

Però, egli è necessario di fare osservare, su questa regola generale, che, quando vi ha più impresti o vendite fatte in differenti epoche, ma sempre durante lo stesso viaggio, non ha

luogo la concorrenza; ma si segue allora l'ordine inverso della anteriorità. Così, l'ultimo impresto è anteposto al penultimo; questo al precedente, e così risalendo, secondo le disposizioni dell' art. *323* = 314 del Codice di commercio. Lo stesso è per le vendite delle mercanzie.

Per esempio, un capitano giugne alla Martinica, ove prende delle somme sul corpo del bastimento. Da fondo in seguito al Capo-Francese, ove prende altre somme per i bisogni del viaggio; di là va in Ispagna, ove prende nuove somme pel medesimo oggetto. I terzi mutuanti sono preferiti ai secondi, ed i secondi ai primi, *sic erunt novissimi, primi, et primi, novissimi*, perchè si presume sempre che l' ultimo prestito abbia contribuito a salvare il pegno comune, *salvam fecit pignoris causam*, vale a dire che l'ultimo mutuante, mettendo, col prestito del suo danaro, il bastimento in istato da proseguire il suo viaggio, ha conservato al primo ed al secondo il loro pegno. Questi princìpi sono tratti dalle leggi 5 e 6, ff *qui potiores in pignore vel hipothecá habeantur*, che sono state adattate ai nostri usi, e seguite nelle decisioni della maggior parte dei dottori. — (*Stimmano*, *part.* 4, *cap.* 6, *n.*° 150; *Loccenio*, *lib.* 2, *cap.* 6, *n.*° 8; *Vinnio*, *p.* 95; *Casa Regis*, *Disc.* 18, *n.*° 14; *Marquardo*, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.*° 78).

Ben altro sarebbe se le vendite o gl' imprestiti fossero stati fatti nello stesso luogo, come se, a cagion di esempio, nell' approdare al Capo — Francese, il capitano fosse stato costretto ad improntare parecchie somme di danaro da vari particolari; allora questi diversi creditori verrebbero a concorrenza nel medesimo privilegio, e niuno potrebbe esser preferito, perchè non sa-

rebbe quì il caso da poter dire che l' uno abbia contribuito a salvare il pegno dell' altro. Perciò, questi creditori sarebbero ordinati e collocati in concorrenza fra loro, senza che si avesse riguardo alla data dei loro respettivi contratti.

Quegli che, nel corso della navigazione, ha prestato delle somme al capitano, non è obbligato di seguire il suo danaro, e di provarne la utilità dell' impiego. Egli è sufficiente, per aver privilegio sul bastimento, che l' atto di mutuo enunci, secondo le regole prescritte, che esso è stato *causato dai bisogni della navigazione*. La infedeltà del capitano non potrebbe nuocere al terzo, il quale ha contrattato con lui in buona fede. (*Valin, su l' art.* 7, *tit. dei contratti a cambio marittimo; Pothier*, n.° 52; *Emérigon, t.* 2, *cap.* 4, *sez.* 7, § 4).

Il privilegio non cessa perciò di competere al mutuante, abbenchè l' atto di mutuo sia tutt' altro che un contratto a cambio marittimo. Oggidì, il capitano può ricorrere all' impronto semplice, per mezzo di lettere di cambio o altrimenti, per sovvenire ai bisogni del bastimento, come lo vedremo al tit. 4, sez. 14.

Lo stesso è rispetto al mutuante a cambio marittimo, il quale gode del dritto di esercitare il privilegio, sebbene il contratto sia fatto con scrittura privata. Pothier, contratto a cambio marittimo, n.° 29, dice, egli è vero, « Che non è » la stessa cosa per i terzi come pel mutuatario, » verso i quali il mutuante vorrebbe esercitare » il privilegio annesso a tale contratto; la data » degli atti per iscrittura privata non è riputata » certa relativamente ai terzi, se essa d' altron» de non consta che dall' atto. » Ma questa regola, invocata da Pothier, non ha luogo che

in materia d' ipoteca; ben altro è, allorchè trattasi di privilegio. — (*Basnage, delle ipoteche, pag.* 318).

Del resto, il contratto a cambio marittimo, per iscrittura privata, è legale, solo perchè questa forma è stata adottata dall' art. *311* = 301 del nuovo Codice, il quale altro non è se non la ripetizione dell' art. 1. del tit. 5, lib. 3, della Ordinanza della marina. I contratti a cambio marittimo, per iscrittura privata, concorrono con quei rogati dal notaio, purchè sieno al medesimo grado di privilegio. « I creditori in pari grado di » privilegio, osserva Valin, debbono essere col» locati in concorrenza fra loro, senza por mente » se i titoli di crediti sieno autentici o per iscrit» tura privata. » (*Valin, su l' art.* 16, *titolo del sequestro*; *Emérigon, t.* 2, *cap.* 12, *sez.* 2, § 6).

All' *ottavo ordine* sono messe le somme dovute al venditore, ai somministratori ed agli operai impiegati alla costruzione, *se il bastimento non ha ancora fatto alcun viaggio*, e le somme dovute ai creditori per provvisioni, lavori, mano di opera, racconciamento, vettovaglia, armamento e corredo, prima della partenza del bastimento, *se esso ha già navigato.*

Il Consolato del mare, cap. 32, dice che « se un » bastimento novellamente construito è venduto ad » istanza dei creditori, prima di essere stato varato, » o prima di aver fatto il suo primo viaggio, i mae» stri di asce, i calafati e gli altri operai, come » anche quei che hanno fornito il legname, la » pece, i chiodi e le altre cose necessarie per » la costruzione del bastimento, *saranno prefe» riti a qualunque altro siasi creditore*, anche » a coloro che avrebbero imprestato con dichiara-

» zione per iscritto che il danaro serve alla co-
» struzione di un bastimento. »

La Ordinanza della marina, titolo del seque-
stro, art. 17, dice che « se il bastimento ven-
» duto non ha ancora fatto alcun viaggio, il *ven-*
» *ditore*, i carpentieri, i calafati e gli altri operai
» impiegati alla costruzione, di unita ai credi-
» tori del legname, del cordame e delle altre
» cose fornite per il bastimento, saranno pagati
» di preferenza a qualunque creditore ed in con-
» correnza fra loro. »

Perciò, con le antiche leggi, come anche con
l' articolo *191* = 197 della nuova legge, tutti que-
sti creditori sono collocati in concorrenza tra lo-
ro, e son posti quì all' ottavo ordine dei pri-
vilegiati. Il venditore del bastimento è messo alla
testa di tutti. Questa decisione è relativa al drit-
to comune, secondo il quale il venditore può re-
clamare la cosa venduta a credito, per pagarsi del
prezzo, per effetto di privilegio, allorquando essa si
rattrova *esistente ed in natura nelle mani del*
compratore. – (*Vedete del resto lo statuto di*
Marsiglia, *p*. 380, *attestato da Emérigon*).

Questo privilegio sul bastimento, *che non ha*
fatto ancora alcun viaggio, è tuttavolta rim-
piazzato da quello delle somme dovute per ef-
fetto delle somministrazioni, dei lavori e della
mano di opera fatti prima della partenza del
bastimento, per raddobbo, vettovaglia, armamento
e corredo, *se il bastimento ha diggià navi-*
gato.

Il privilegio dei somministratori abbraccia la
totalità del bastimento, benchè la somministra-
zione sia fatta al capitano nel luogo medesimo
della dimora dei proprietari, e senza loro spe-
ciale autorizzazione, purchè il capitano sia in-

caricato da questi della cura di attrazzare, di raddobbare e di armare il bastimento.

Ma se il bastimento ha diggià navigato, lo stesso venditore perde egli il suo privilegio? Questa importante quistione è stata finora oggetto di controversia tra gli autori. Il nuovo Codice, egualmente che la Ordinanza della marina, nel determinare l' ordine dei creditori privilegiati sul bastimento di ritorno da viaggio, niuna menzione fa del *venditore*.

Valin, su l' articolo 17 del tit. 14, lib. 1, della Ordinanza della marina, è di parere che il bastimento resta sempre obbligato, per privilegio, al residuo del prezzo della vendita, per quanto sieno i viaggi che il compratore gli abbia fatto fare. Che questo compratore, dice egli, prescriva contra i creditori del suo venditore, nulla di più naturale, dappoichè prescrive contro a persone, cui nulla deve; ma che egli possa sottrarsi al pagamento di ciò che deve al suo venditore per residuo del prezzo della vendita, è cosa tale che ripugnerebbe assolutamente.

Emérigon è, al contrario, di avviso che il venditore perde il suo posto rispetto a tutti i creditori privilegiati, ma che conserva il suo privilegio riguardo ai creditori che non lo sono; in una parola, che egli cede a tutti i privilegiati, ma che ha il primato su gli altri. Questo caso, dice egli, è soventi volte occorso fra noi. Il privilegio del venditore è stato sempre riconosciuto dai creditori esterni, cioè a dire, dai creditori, i cui titoli non hanno alcuna diretta relazione col bastimento. (*Vedete Emérigon*, *t.* 2, *cap.* 12, *sez.* 4, n.° 7).

Egli è impossibile, secondo noi, di adottare oggidì l' una o l' altra opinione di questi due ce-

lebri giureconsulti. In primo luogo, i creditori che vengono dopo la vendita e per lo viaggio del bastimento, traggono tutto il loro diritto dal viaggio che è stato fatto; quando essi hanno prestato o somministrato, hanno supposto pagato il bastimento. Senza ciò, indubitatamente, eglino non avrebbero risicato i loro fondi. Da un' altra parte, queste opinioni non possono conciliarsi con l' articolo *191* = 197 del Codice di commercio, il quale, annoverando con cura i crediti che la legge risguarda come privilegiati, decide con ciò implicitamente che gli altri non godono di alcuna preferenza; nè tampoco possono conciliarsi con l' art. *190* = 196, il quale porta che non vi ha preferenza se non se per i crediti che la legge dichiara privilegiati, nè in fine con l' art. *193* = 199, che dichiara estinti tutti i privilegi, allorquando il bastimento ha fatto un viaggio in mare sotto il nome ed a rischio dell' acquirente. In questo caso, il venditore è in colpa per non essersi opposto alla partenza del bastimento, a fine di conservare il suo credito e'l suo privilegio: egli non può dunque venire che per contributo con gli altri creditori non privilegiati.

Una quistione di non minore importanza nasce dal privilegio dei carpentieri e degli altri operai impiegati alla construzione o al raddobbo di un bastimento. Se l' intraprensore, che ha ricevuto dal proprietario l' intero prezzo della construzione o pure del racconciamento del bastimento, non ha soddisfatto gli operai ed i somministratori, questi avranno azione personale contra il proprietario, e privilegio sul bastimento?

Egli è di dritto comune che coloro i quali provvedono l' intraprensore, senza l' ordine del proprietario, *domino non mandante*, non hanno

alcun privilegio su l'edificio. Le leggi 1, ff *in quibus causis pignus vel, etc.*, e l. 24, § 1, ff. *de reb. auct. jud.*, accordano il privilegio su la casa construtta o riparata a colui il quale, per ordine del proprietario, ha prestato il suo danaro all'intraprensore, ma se il prestito fosse stato fatto *senza saputa del proprietario, o senza il suo ordine*, ed il proprietario avesse pagato questo intraprensore, allora altra azione non rimaneva a quello che avea fatto l' imprestito, se non contra colui, al quale aveva imprestato. Lo stesso è riguardo agli operai di una casa fabbricata a cottimo, i quali hanno fidato nel construttore, e non hanno immediatamente lavorato pel proprietario. (*Vedete Domat, lib.* 3, *tit.* 1, *sez.* 5, n.° 10; *le Camus, su l' art.* 176 *della consuetudine di Parigi, t.* 2, *col.* 1335, *e l' art.* 1798 = 1644 *del Codice civile; Atto di notorietà, del* 23 *agosto* 1746, *t.* 3 *del giornale del Parlamento di Brettagna, p.* 749).

Ma è egli lo stesso per rispetto alle somministrazioni fatte all' intraprensore di un bastimento, e degli operai impiegati alla sua construzione?

Il Consolato del mare, cap. 52, dice: « Il » maestro di asce o calafato, il quale prende un » lavoro a cottimo, dee pagare gli operai che » lavorano sotto di lui, del che il proprietario » debbe avvertirli, affinchè non sieno ingannati. » *Se il proprietario tralascia di avvertirli*, essi sono nel diritto, in difetto di pagamento » del loro salario, di far sequestrare il lavoro » da essi fatto, quale sequestro durerà sino a che » non sieno pagati dei loro salari, di unita alle » spese, ai danni ed agl' interessi. *Ma se, sin » dal principio, il proprietario gli avesse avvisato del lavoro dato a cottimo, e quindi della*

» *obbligazione dell' intraprensore di pagarli,*
» *allora tal sequestro non avrebbe luogo.* » (*Vedete pure l' art.* 54 *della traduzione del signor Boucher*).

Perciò, il Consolato del mare vuole al contrario di più, che il propietario del bastimento avverta, *sin dal principio*, gli operai che il lavoro è a cottimo; altrimenti, gli operai hanno dritto di sequestrare il bastimento. Il propietario non potrebbe adunque in questo caso dire agli operai : Io non vi ho dato alcun ordine; ei debbe altresì *avvertirli, per timore che non sieno ingannati.*

Valin, su l' art. 17 del titolo del sequestro, nel mentre cita questa disposizione del Consolato, pare in prima voler adattare ai bastimenti i principi del dritto comune, ed esigere l' ordine espresso del propietario. Però egli soggiunge in seguito : « Tutto ciò s' intende nulladimeno, ove
» gli operai ed i somministratori abbiano avuto
» scienza che il lavoro è per intrapresa, e che essi
» debbono solo far capo dall' intraprensore » ;
il che modifica la sua dottrina, e la ravvicina alla decisione del Consolato.

Gli articoli 16 e 17, titolo del sequestro, della Ordinanza della marina, racchiudono, in generale, i medesimi princìpi del cap. 52 del Consolato del mare.

Vero è che una dichiarazione, fatta il 16 maggio 1747, vuole che « allora quando i negozian-
» ti fanno construire un bastimento a cottimo da un
» maestro construttore, i mercatanti, i sommini-
» stratori, e gli operai non abbiano azione diretta
» che contro al construttore, salvo ad arrestare nelle
» mani del propietario, per mezzo di un sequestro
» presso terzo o con una opposizione, le somme

» che potrebbero tuttavia esser dovute al con-
» struttore, etc. »

Ma questa dichiarazione del re non fu registrata senza riserba che al Parlamento di Brettagna; essa non lo fu al Parlamento di Bordeaux che con le maggiori modificazioni; il Parlamento di Aix e di altre Corti superiori ne ricusarono l'atto di registrazione, perchè era contraria ai principj della legislazione nautica. Ora essa è implicitamente abrogata dalla novella disposizione del Codice di commercio.

In fatti, il nuovo legislatore, come abbiamo avuto occasione di fare osservare, ha classificato in un modo molto più esatto e più esteso i privilegi su i bastimenti; egli ha determinato specialmente ciascuno di essi, ed ha fissato l'ordine di ogni privilegio, con abbracciarli tutti. Quelli sono privilegiati che trovansi in tale ordine. A cagion di esempio, sono collocati all'ottavo ordine gli operai impiegati alla construzione ed i somministratori del bastimento, se questo non ha ancora fatto alcun viaggio. Perciò, basta che un operaio abbia lavorato alla construzione del bastimento, e basta che un individuo abbia fatto delle somministrazioni per questa construzione, perchè, di dritto e per forza di legge, il credito di ciascuno sia locato all'ottavo ordine dei privilegi. Il Codice di commercio ha così stabilito nel suo articolo *191* = 197, e questo principio generale non vi riceve alcuna modificazione. Fido alle sagge massime del Consolato del mare, esso consacra, come dritto comune in tal materia, che i somministratori e gli altri operai hanno, *ipso jure*, privilegio sul bastimento per il pagamento dei loro salari, perchè s'intende sempre, che eglino abbiano fondato la speranza

dei loro averi su la cosa, sino alla pruova in contrario.

Il signor Guiscard, nelle sue questioni, v.° *bastimento*, dice: « Questi privilegi e dritti di preferenza su i bastimenti, in favore di alcuni » creditori, lungi dall' essere stati abrogati, sono » stati al contrario formalmente conservati dalla » legge dell' 11 *brumaire* anno 7, art. 8, e senza » inscrizioni, dopo anche confermati dall' art. *2120* » = 2006 del Codice civile.

» Il Codice di commercio, lib. 2, tit. dei bastimenti e degli altri legni di mare, ha ap- » portato delle disposizioni ancora più precise ed » assai più sviluppate, relativamente ai crediti » privilegiati su i bastimenti, *rispetto al loro or-* » *dine*, al modo di giustificarli, etc. »

Ma per rendere completa la pruova della volontà del legislatore, ascoltiamo i suoi oratori, allorchè esposero al corpo legislativo i motivi della legge nuova:

Il signor Begouen si esprime così, nel presentare il secondo libro del Codice di commercio.

« Noi abbiamo creduto che era utile di » stabilire più *compiutamente l' ordine dei pri-* » *vilegi*, ed è stato giudicato indispensabile il » prendere delle precauzioni che il legislatore del » 1681 avea trasandato, per attestare la esistenza » e la legittimità dei crediti privilegiati, etc. »

Il signor Regnault diceva prima:

« Egli è di somma importanza *il fondere in* » *un sistema comune* gli usi e la giurispruden- » za della metropoli e dei paesi riuniti; il far » sparire, per mezzo delle leggi municipali, » la influenza di quelle decisioni di regolamen- » to, emanate dai Parlamenti, che formava- » no una seconda legislazione in seno della le-

» gislazione primitiva; ed il far perdere la traccia » delle regole stabilite dalle consuetudini lo- » cali ».

Nel compilare il Codice di commercio, il legislatore ha adunque avuto in mira di sostituire ai regolamenti particolari, alle disposizioni sparse nelle ordinanze, nelle dichiarazioni, nelle decisioni dei consigli, negli usi e nelle consuetudini locali, una legge stabile e certa, che fosse di tutti i tempi e di tutti i luoghi. Ei ha fatto, pel dritto commerciale, ciò che aveva fatto pel dritto civile.

Se tale è stata la volontà del legislatore, se tale è lo spirito del Codice di commercio, come mai potrebbesi oggidì trarre argomento dalla dichiarazione del 16 maggio 1747? Può essa ancora prevalere su le disposizioni espresse e testuali dell' articolo *191* = 197 del Codice? Non trovasi essa abrogata dalla legge nuova? .... ciò che rimuove ogni dubbio a questo riguardo, si è la testuale e precisa disposizione dell' articolo 2 della legge del 15 settembre 1807, che dice: » A contare dal detto giorno 1.° gennaio 1808, « *tutte* le antiche leggi che concernono le ma- » terie commerciali, su le quali è stato delibe- » rato dal detto Codice, sono abrogate ».

Niuna materia, senza dubbio, ha fissato maggiormente la attenzione, e fu suggetta alla riforma del legislatore, quanto i privilegi su i bastimenti; e fin da quel momento, in cui le disposizioni della dichiarazione del 16 maggio 1747 non sono state incluse nel Codice di commercio, esse sono state perciò abrogate e non possono più essere seguite. I principi generali prendono di bel nuovo tutto il loro imperio su questa antica legge di eccezione, ed i somministratori e gli operai ad-

detti alla construzione hanno, di dritto, privilegio sul bastimento: s' intende sempre che essi abbiano fondato la speranza dei loro averi su la cosa agli occhi della legge, la quale li colloca, *ipso jure*, all' ottavo ordine dei privilegi, eccetto che non sia provato che essi aveano avuto scienza dello stato della cosa e del contratto fatto col construttore, perchè allora eglino non avrebbero più fondato la speranza dei loro averi su la cosa, ma piuttosto su la persona.

Perciò per togliere ai somministratori ed agli operai il privilegio che loro è assicurato sul bastimento per forza di legge, fa d' uopo necessariamente che il proprietario fornisca la pruova, contro ad essi, che eglino aveano avuto, sin dal principio, conoscenza del contratto fatto col costruttore; che, per conseguenza, la construzione del bastimento era per appalto, e che essi erano impiegati per conto dello stesso. La giustizia, d' altronde, si è che lo richiede: altrimenti, degl' infelici operai e somministratori si troverebbero soventi volte le vittime di una collusione fraudolente fra il proprietario e' l construttore, nel caso d' insolvibilità e di fallimento dell' uno o dell' altro. Si mostrerebbe un contratto di compiacenza, e si direbbe a coloro: Provateci che voi non ne avete avuto cognizione; come se essi potessero somministrare la pruova di una negativa; come se non fosse quì una eccezione per parte del proprietario o del construttore, e come se qualunque reo convenuto non dovesse provare la sua eccezione.

Se questa pruova è somministrata, allora i somministratori e gli operai non sono più che i creditori del construttore, sul quale hanno fondato la speranza dei loro averi, e questi diviene

il solo privilegiato sul bastimento. Ma, in questo caso, i somministratori e gli operai possono mettere sequestro, per i loro salari, su la porzione del prezzo del bastimento che può spettare al construttore.

Però, noi non dobbiamo quì dissimulare che si è giunto a carpire dalla prima camera della Corte reale di Rennes, nell'affare del Sig. Wisbrod, il 7 maggio 1818, una decisione che pare ancora stabilire le massime della dichiarazione del 1747, sotto il pretesto che questa dichiarazione era stata registrata ed eseguita senza modificazione dal sopra mentovato Parlamento di Brettagna. Questa isolata decisione non può distruggere il principio. i suoi motivi, d'altronde, condurrebbero a delle bizzarre conseguenze. Seguirebbe adunque da ciò che, nella antica giurisdizione del Parlamento di Bordeaux, la dichiarazione del 1747 dovrebbe eseguirsi con modificazione, poichè è stata registrata a questo modo, e che essa debba essere prescritta in tutta la estensione del Parlamento di Aix e delle altre Corti superiori, che non hanno voluto registrarla. Da ciò anche quegli antichi usi locali, quella diversità di giurisprudenza, quelle decisioni di ogni specie, sotto l'imperio dello stesso Codice, che debbe da pertutto essere ugualmente seguito, e che ha principalmente avuto in mira di far sparire questa moltiplicità di decisioni varie di molte Corti superiori, con abrogare gli antichi regolamenti e le dichiarazioni e col *versarle in un sistema comune*.

Del resto, come osserva Emèrigon, non vi ha cosa più favorevole quanto il prezzo dei lavori e delle somministrazioni fatte per la construzione di un bastimento; Il commercio e lo stato vi hanno

interesse. È giusto che gli operai ed i somministratori godano del privilegio reale che loro è stato sanzionato dal Codice nuovo; non possono adunque esserne mai privi, fuorchè nel caso in cui fosse provato che essi hanno fondato la speranza dei loro averi su la persona, e non già su la cosa.

Perciò, diciamlo pure con questo celebre giureconsulto, nè la dichiarazione del re del 1747, nè quelle leggi che costituiscono il dritto comune per i lavori e le somministrazioni fatte senza l' ordine del propietario, e le cui decisioni non potrebbero quì allegarsi che per argomento, hanno la forza di far tacere le disposizioni espresse del Consolato del mare, della Ordinanza della marina, e sopra tutto del Codice di commercio. I somministratori e gli operai impiegati alla construzione del bastimento debbono godere del privilegio ad essi accordato, a meno che, nel principio, non sieno stati avvertiti di farsi pagare dall' appaltatore, sotto pena di non aver privilegio sul bastimento. — (*Vedete Emérigon*, *t.* 2, *cap.* 12, *sez.* 3).

È quì una eccezione introdotta a favore delle construzioni marittime, alla quale non hanno a bastanza posto mente alcuni autori, che ad altro non hanno mirato se non se *alle massime generali del dritto*.

Un' altra quistione presentasi ancora sul privilegio dei somministratori e degli operai impiegati alla construzione ed al racconciamento del bastimento. Se il bastimento perisce, dopo però essere stato assicurato, il privilegio dei somministratori e degli operai sarà esso transferito di dritto sul danaro dovuto per la assicurazione?

Valin è per l' affermativa, salvo a tener conto

della prima di assicuranza, se essa non è stata pagata. » Qual più naturale cosa, dice egli, che
» di trasferirlo (il privilegio) sul prodotto della
» assicurazione del bastimento istesso affetto da
» questo privilegio, poichè in sostanza sono le
» cose che essi han fornito ed i lavori che han
» fatto al bastimento, che hanno dato materia
» alla assicurazione, sino alla concorrenza della
» somma che era loro dovuta? Nella realtà, il
» bastimento è rappresentato dal prodotto della
» assicurazione, che l' assicuratore deve pagare.
» Se il bastimento non fosse stato posto in istato
» da navigare, esso non sarebbe stato assicurato:
» i somministratori e gli operai sono dunque autorizzati a dire che, allorquando il debitore
» ha fatto assicurare il bastimento, altro non ha
» fatto se non se assicurare la loro cosa ». Però questo dotto commentatore non dissimula a se stesso che il partito dei somministratori e degli operai, in materia di dritto, può soffrire delle difficoltà. — (*Vedete Valin, su l' art. 3, tit.* 12, *lib.* 1, *della Ordinanza della marina*).

Emérigon sostiene l' avviso contrario: « Io ri-
» spondo, dice egli, che, nel caso ove si tratta
» di un oggetto particolare, il prezzo non suc-
» cede alla cosa. *In particularibus, pretium non*
» *succedit loco rei.* (*Deluca, de credito, disc.*
» 35, *n.°* 55; *Faber, dis.* 26; *C. qui pot. in*
» *pig.*, *etc*). Nasce da questo principio che, se
» il compratore, cui si è fatto credito, ha an-
» che rivenduto a credito la mercanzia comperata, la quale abbia cessato di essere *esi-*
» *stente ed in natura*, il venditore primitivo non
» ha alcun privilegio sul prezzo dovuto dal secon-
» do acquirente, comechè questo prezzo proceda
» dalla cosa, che era stata lui propria e della

» quale non è stato pagato. (Tale è la giuris-
» prudenza costante del Parlamento di Aix). A
» più forte ragione i somministratori e gli ope-
» rai non hanno alcun privilegio su le assicu-
» razioni di un bastimento che non è stato mai
» di loro proprietà; giacchè, come dice Cujacio,
» su la legge 6, § 8, ff *commun. divid.*, nulla vi
» ha di essenzialmente comune tra il dritto di
» pegno e la proprietà: *Nihil commune habet*
» *pignus cum dominio.* In una parola, la Ordi-
» nanza non accorda privilegio agli operai ed ai
» somministratori che *sul bastimento*; per con-
» seguenza, essi non ne hanno alcuno su le
» assicurazioni. Se il bastimento fosse rappresen-
» tato dalla assicurazione, uopo sarebbe che il pri-
» vilegio su le somme assicurate fosse concesso
» ai marinai ed a tutti gli altri crediti. Con
» questo mezzo cesserebbe l' oggetto della assi-
» curazione. Se gli effetti perduti fossero rappre-
» sentati dalla somma assicurata, dal canto suo
» la assicurazione dovrebbe essere rappresentata
» dalla contro-assicurazione. Però è stabilito
» che l' assicurato primitivo non può esercitare,
» su la contro-assicurazione, nè azione diretta,
» nè privilegio. » — (*Vedete Emérigon*, *tit.*
2, *cap.* 12, *sez.* 7).

Convenghiamo pure che la opinione di Emérigon è più conforme ai princìpi, e che la traslazione o la surrogazione della quale parla Valin non è ammissibile. L' assioma *subrogatum tenet locum subrogati* deve intendersi del caso in cui la cosa è stata trasmessa ad un altro dal proprietario, che ha ricevuto in vece un'altra cosa: come se, nella specie, il proprietario del bastimento lo avesse venduto, egli è certo che il privilegio sul bastimento si transferirebbe di

pieno dritto sul prezzo. Ma quando la cosa ha cessato di esistere nelle mani del debitore, certamente ogni privilegio è estinto. (*L. 8, ff quibus modis pignus vel hypotheca solvitur*). Può mai supporsi che una assicurazione, la quale è una convenzione estranea ai creditori privilegiati, la quale ha avuto luogo fra il proprietario ed un terzo, abbia l' effetto di far rivivere il privilegio sul bastimento? non può egli dirsi, d' altronde, che questo è lo stesso caso della legge 18, § 3, ff *de pigneraticia actione*, la quale decide che il creditore che ha una ipoteca sovrà del legname, non ne ha alcuna sul bastimento costrutto da questo stesso legname, perchè, dice la legge, altro è il bastimento, altro la materia che ha servito a costruirlo: *Aliud est materia, aliud est navis*? Vi ha indubitatamente maggiore affinità tra un bastimento ed il legname impiegato alla sua construzione, che tra questo stesso bastimento ed una somma di danaro da pagarsi dagli assicuratori. Dobbiamo adunque decidere con Emèrigon che, nel caso proposto, l' ammontare della assicuranza è dovuto alla massa dei creditori. La nostra opinione poggia su quella del Sig. Delvincourt, nelle sue Institute di dritto commerciale, p. 186, dalle quali tragghiamo questi argomenti.

Per effetto di questi princìpi, uopo è ugualmente rigettare la opinione di Valin, su la quistione di sapere se questi somministratori ed operai possono citare il proprietario del bastimento che ha messo alla vela, a dichiarare se lo ha fatto assicurare, e sino a quale somma; ed in caso di non assicurazione se possono farlo assicurare sino alla concorrenza del loro avere. Dobbiamo dire, con Emérigon, *loco citato*, che i

somministratori e gli operai avrebbero potuto far sequestrare il bastimento prima della sua partenza; ma che avendolo lasciato allontanare, altro loro non resta se non l' azione personale contra l' armatore, e l' azione di privilegio sul bastimento. La cura di fare delle assicurazioni si appartiene al proprietario, e se egli è in fallimento, essa si appartiene alla massa generale dei creditori.

Egli è però vero che, durante il tempo del rischio, la assicurazione è *l' accessorio della cosa assicurata*; ma, dopo la perdita del bastimento, la assicurazione diventa un dritto esistente da se stesso, il quale partorisce un' azione diretta-personale in favore dell' assicurato, o della massa dei suoi creditori, o del latore della polizza, se, prima del fallimento di lui, vi è stata cessione della assicurazione ad un terzo. Sino a tanto che il bastimento è ancora in rischio, la assicurazione, malgrado la sua dipendenza dalla cosa assicurata, *è un credito condizionale*, suscettibile di cessione, e che non appartiene ai somministratori, nè agli operai.

Però, in caso di non assicurazione da parte del proprietario del bastimento, una assicurazione fatta dai somministratori e dagli operai, prima del suo fallimento, sarebbe incontestabilmente valevole, poichè, ai termini dell' art. *332* = 323, una assicurazione può esser fatta da qualunque persona in nome del proprietario; ma, in questa ipotesi, i somministratori e gli operai sono considerati i mandatari di questo ultimo, e, se il bastimento perisce, essi non hanno alcuna preferenza a reclamare su l' ammontare della assicurazione, la quale appartiene sempre alla massa dei creditori.

*

Se i somministratori e gli operai facessero fare delle assicurazioni *per conto del loro privilegio*, queste sarebbero delle assicurazioni improprie, le quali non potrebbero essere considerate che come vere fideiussioni, e le quali non sarebbero autorizzate che sotto questo titolo. Essi possono proccurarsi dei fideiussori, i quali, mediante un certo beneficio, si rendano mallevadori del loro credito, nel caso di perdita del bastimento; giacchè si può mallevare sotto condizione, e non è assolutamente della essenza della intercessione l' esser gratuita: *fidejubendi causa pecuniam accipere possumus.* — (*Vedete Gottofredo, ad legem* 19, § 1, *ff de donat.*, *et ad legem* 6, § 7, *ff mandati*; *Rocco*, *de assecur.*, *nota* 76).

Nulladimeno, non può trarsi da ciò la conseguenza che sia permesso ai marinai di far *mallevare* i loro salari; al mutuante, il cambio marittimo; al mercatante, lo sperato profitto della mercanzia; ed al capitano, il noleggio da farsi. Le ragioni attinte dal dritto pubblico non permettono di fare, nè *mallevare*, nè *assicurare* simili oggetti, siccome il vedremo nel titolo, quì appresso. « I naufragi sarebbero troppo frequenti, osserva Emérigon, se l' interesse personale non invigilasse alla conservazione dei bastimenti. D' altronde, i salari, il profitto, il noleggio da farsi, ed il cambio da guadagnarsi, dipendono da un avvenimento incerto, e formano un credito condizionale, che non ha una rendita positiva, e che è tanto poco suscettibile di malleveria quanto di assicurazione marittima; in vece che il privilegio dei somministratori e degli operai è un dritto acquisito, al quale non possono applicarsi le suddette considerazioni. »

La legge loca al *nono ordine* dei crediti privilegiati le somme mutuate a cambio marittimo sul corpo, su la chiglia, su gli attrezzi e su gli arredi, per racconciamento, provvisioni da bocca, armamento e corredo del bastimento, prima della sua partenza.

Parrebbe che questi creditori dovessero concorrere con i precedenti, poichè i loro crediti hanno tutti lo stesso oggetto. Se questi ultimi non concorrono con i precedenti, ciò è in primo luogo perchè i precedenti hanno acquistato il privilegio prima di essi, la qual cosa è sopra tutto vera relativamente al venditore; in secondo luogo, perchè nel dritto comune quelli, che hanno imprestato del danaro per pagare gli operai, non hanno privilegio se non come surrogati a questi operai, giustificando che i loro fondi sono effettivamente serviti a saldare le operazioni ed a ristaurare la cosa (*art.2103 = 1972 del Codice civile*); è infine perchè il legislatore ha senza dubbio voluto favorire l' operaio, che dà la sua industria, e che ordinariamente non è al certo più fortunato del capitalista, il quale specula su i suoi fondi, imprestandoli a cambio marittimo.

Presso i Romani, quegli che prestava il suo danaro per comperare, construire, riparare o attrazzare un bastimento, aveva, per sicurtà del suo credito, *privilegio* sul bastimento istesso: *Qui in navem extruendam vel instruendam credidit vel etiam emendam, privilegium habet. LL.* 26 e 34, *ff de rebus auctoritate judicis possidendis, seu vendundis.* Ma questo privilegio era puramente personale; non era proprio che ad allontanare i creditori chirografari, e non aveva alcuna forza contra i creditori ipotecari. (*L.* 9,

C. qui potior. in pign.; ibiq., *Cujacio e Gottofredo*).

Però, se fra i creditori, che aveano già preso ipoteca sul bastimento, uno di essi dava del danaro per ripararlo, o per rinnovare le provvisioni durante il viaggio, egli era preferito agli altri, perchè aveva conservato il pegno comune: *Hujus enim pecunia salvam fecit totius pignoris causam. LL. interdum*, 5 *e* 6, *ff. qui potiores in pignore vel hypotheca habeantur.*

Ma se la somministrazione fosse stata fatta da un terzo, il quale non avesse alcuna ipoteca preesistente sul bastimento, questo terzo, ridotto al semplice privilegio personale, era escluso dagl' ipotecari. Tale è il vero senso della famosa legge *interdum*, attestata dagli autori. (*Vedete Ansaldo*, *Dis.* 90, n.° 14; *Vinnio*, *Quest.*, *lib.* 2, *cap.* 4, *e Donello*, *de pignor.*, *p.* 580, *i quali nulla lasciano a desiderare su tal punto*).

In vari casi, abbiamo anche noi adattato ai nostri usi la legge *interdum*; ma il *privilegio personale*, di cui parlano le leggi romane, è ignoto nella nostra legislazione. Ogni privilegio porta con sè ipoteca tacita e privilegiata, almeno su la cosa che ne è l' oggetto. Livoniere, Regola del dritto, cap. 4, sez. 1. p. 439, dice che « la ipoteca co-
» mune regolasi dalla data della obbligazione,
» e che il privilegio regolasi dal favore della cau-
» sa da cui nasce, ed è anteposto alla ipoteca
» comune, quantunque anteriore ad esso. »

Perciò, il mutuante a cambio marittimo, sia che avesse una ipoteca preesistente sul bastimento, nel senso delle leggi romane, sia che non ne avesse, gode ugualmente del privilegio accordato dall' articolo 191 = 197, e viene per preferenza al nono ordine.

Questo privilegio è acquisito dal mutuante, sia che egli abbia dato il suo danaro ai proprietari, sia che lo abbia dato al capitano nei casi permessi dall'articolo 232 = 220 del Codice di commercio; giacchè, un impronto fatto sovra luogo prima della partenza, senza la speciale autorizzazione degli armatori del bastimento, non dà azione e privilegio che su la porzione che questo capitano potrebbe avere sul bastimento e sul nolo, conformemente all' articolo 321 = 312. (*Pothier, n.° 55, del Contratto a cambio marittimo; Casa Regis, Disc.* 71, n.i 24 e 27). Del pari, il danaro somministrato ad uno dei quiratari non dà privilegio che su la sua porzione al bastimento ed al nolo.

Il mutuante sovra *corpo e facoltà* gode di un privilegio solidale sovra l' uno e sovra l' altro oggetto. Il corpo e le facoltà formano una sola massa rispetto a lui. Il mutuatario, con una congiunzione *re et verbis*, dice Emèrigon, ha formato un solo capitale dell' interesse che egli aveva sul bastimento e su le merci. Questo capitale, per privilegio e senza divisione, è obbligato al mutuante, il quale può pagarsi sovra l' uno e sovra l' altro dei due oggetti, o sovra tutti e due presi insieme. – (*Vedete Emèrigon, t.* 2, *cap.* 12, *sez.* 2, n.° 4, *e Trattato delle assicurazioni, cap.* 17, *sez.* 14).

Ma se il viaggio del bastimento è interrotto, come nel caso in cui fosse questo sequestrato prima di salpare dal porto, i mutuanti a cambio marittimo possono essi godere del medesimo privilegio? La ragione di dubitarne sta nel perchè oggidì la nuova legge si occupa dei mutuanti a cambio marittimo prima della partenza, in vece che, nè il cap. 23 del Consolato del mare,

nè l' art. 17, titolo del sequestro, della Ordinanza della marina, ne facevano menzione; nel perchè il privilegio loro concesso dall'art. *191* = 197 del Codice di commercio sembra indefinito, e perchè d'altronde, l'art. *320* = 311 obbliga generalmente il bastimento, gli attrezzi e gli arredi, anche il nolo acquisito *con privilegio*, al capitale ed all' interesse del danaro dato a cambio marittimo sul corpo e su la chiglia del bastimento.

La legge nuova si occupa, non vi ha dubbio, del danaro dato a cambio marittimo prima della partenza; ma in questo senso appunto vi è stato veramente il contratto a cambio marittimo, ed il danaro è stato traettizio. Il contratto non diviene veramente a cambio marittimo che al momento della partenza del bastimento, *ex ea die, periculum spectat creditorem, l.* 3, *ff de nautico fenore*; e se il bastimento non fa alcun viaggio, il danaro non è traettizio, e, per conseguenza, non è passibile di privilegio. Egli è della essenza del contratto a cambio marittimo che vi sia un rischio marittimo a carico del mutuante. Se il danaro prestato a cambio marittimo è consumato nel luogo istesso ove è stato dato, esso non ha corso rischio marittimo, non è adunque traettizio. *Cæterum si eodem loci consumatur, non erit trajectitia. L. 1, ff de nautico fenore.* Come il periglio del danaro nautico non è a carico del creditore se non dal momento in cui il bastimento mette alla vela, così il privilegio per questo danaro nautico non ha luogo che dal momento in cui comincia ad esservi rischio per il mutuante. Se non vi ha rischio marittimo con la partenza del bastimento, non vi è danaro traettizio, non vi è contratto a cambio marittimo, e con-

seguentemente, non vi è privilegio acquisito. — *Vedete il tit.* 9, *quì appresso.*)

Quì sorge la quistione di sapere se il danaro imprestato per un viaggio precedente e lasciato per continuazione o rinnovamento, abbia ugualmente privilegio. La Ordinanza della marina, tit. dei contratti a cambio marittimo, art. 10, diceva: « Il danaro lasciato per rinnovamento o » continuazione non entrerà in concorrenza col » danaro attualmente somministrato per lo stesso » viaggio. »

Nella antica giurisprudenza, il creditore del danaro lasciato per rinnovamento doveva avere un privilegio che fosse *dichiarato a tutti gli altri posteriore*, e che in niun modo nuocesse ai proprietari del bastimento, eccetto che essi non avessero ratificato il rinnovamento fatto dal loro capitano. — (*Vedete Emérigon*, *t.* 2, *p.* 573).

Il nuovo Codice di commercio nulla ha cambiato a questo principio di giustizia. « L'art. *323* = » 314 vuole che gl' impresti fatti per l' ultimo » viaggio di un bastimento sieno rimborsati di » preferenza alle somme prestate per un viag- » gio antecedente, quando anche si trovi di- » chiarato che esse sono state lasciate per con- » tinuazione o per rinnovamento. » In tal modo, il danaro lasciato per continuazione o rinnovamento è ugualmente privilegiato, ma viene dopo tutte le somme improntate per l' ultimo viaggio.

La ragione di preferenza per queste ultime sta nel perchè si dee presumere che tali somme hanno posto il bastimento nello stato da fare il viaggio; il che non si può dire se non se impropriamente di quelle le quali, prestate in occasione di un primo viaggio, sono state lasciate per rinnovamento o continuazione per un secondo viaggio.

Egli è vero, come osserva Valin, che il mutuante aveva la facoltà di farsi pagare e di dare in seguito di bel nuovo il suo danaro a cambio marittimo sul secondo viaggio: ma non avendolo fatto, ed essendosi contentato di rinnovare l'obbligo, egli è ben giusto che un altro, col danaro del quale sarà stato armato il bastimento, abbia la preferenza sovra lui. — (*Vedete Valin art.* 10, *t.* 5, *l.* 3; *Pothier, Cont. a cambio marittimo, n.°* 54).

Ma non deesi perdere di mira che i propietari del bastimento non sono tenuti al pagamento di questo danaro, ove il rinnovamento sia seguito per fatto del solo capitano, e senza il loro consenso o la loro ratificazione. I propietari del bastimento non hanno eglino potuto credere che, al ritorno del primo viaggio, i prestiti erano stati rimborsati dal capitano? Non hanno eglino potuto, in tal credenza, permettere che se ne facessero dei nuovi per il secondo viaggio? sarebbe troppo pericoloso il lasciare il capitano nella libertà di cumulare così i prestiti di vari viaggi; sarebbe ingiusto che i propietari potessero diventare passibili della totalità dei prestiti. Il mutuante per il primo viaggio deve imputare a se stesso di non essersi fatto rimborsare il suo danaro al ritorno del bastimento, o almeno di non aver preso la autorizzazione o la ratificazione dei propietari del bastimento, per lasciarlo per rinnovamento. Diciamlo un'altra volta, dal nuovo Codice non si è in alcun modo derogato a questi principi, ed Emèrigon porta una sentenza dell'ammiragliato di Arles, che l'ha così giudicato, dietro l'art. 2 del cap. 19 della Guida del mare. — (*Vedete Emèrigon, loco citato*).

Al *decimo ordine* dei debiti privilegiati vengono i premi di assicurazioni fatte sul corpo, su la chiglia, su gli attrezzi, su gli arredi, e su l' armamento e sul corredo del bastimento, dovuti per l'ultimo viaggio. La Ordinanza della marina non parlava punto di questo privilegio, perchè supponeva che il premio di assicurazione si pagasse in contante nel fare la polizza; ma ciò è ben lungi dall' accader sempre. L'uso, in molte piazze marittime, si è di non pagare il premio che dopo l' arrivo del bastimento a salvamento. In questo caso, l' assicuratore del bastimento ha, senza dubbio, un privilegio sul corpo del bastimento, pel pagamento di tal premio.

Però, bisogna far osservare che questo privilegio non è legato che al premio della assicurazione dell' ultimo viaggio. Se ne è dovuto qualcheduno ancora per un viaggio anteriore, questo è un semplice credito ordinario; non vi ha più privilegio.

Col mettere non prima del decimo ordine dei privilegi i premi di assicuranza, si vede bene che il mutuante a cambio marittimo è preferito agli assicuratori, il che pare al sig. Delvincourt formare una antinomia fra l' art. *191* = 197 e l' art. *331* = 322 del Codice. Quì l' assicuratore e 'l mutuante a cambio marittimo non concorrono insieme, nel mentre l'art. *331* = 322 li fa concorrere per rata del loro interesse rispettivo, sul prodotto delle cose ricuperate dal naufragio.

» Nell' antico dritto dice il sig. Delvincourt,
» questa specie di contraddizione non esisteva,
» giacchè, nel caso dell' art. *331*, la Ordi-
» nanza della marina dava ugualmente al mu-
» tuante la preferenza su l' assicuratore. Pare

» che, nel compilare l'art. *191*, si sia aggiunto
» il privilegio dei premi di assicurazione, il quale
» *non esisteva*, e ciò, dietro l'avviso di Emè-
» rigon, che avea ragionato nel senso della Or-
» dinanza; e che da poi, con l'art. *331*, si sia
» cangiata la dottrina della stessa Ordinanza ».

Non è esatto il dire che, prima del Codice, il privilegio dei premi di assicurazione non esisteva; esso esisteva, e veniva locato al quinto ordine. — (*Vedete Valin*, *su l' art.* 16 *del tit. del sequestro dei bastimenti; Emèrigon*, *contratto di assicurazione*, *cap.* 5, *sez.* 9).

Ma è facile, come l'ha anche scorto tal giureconsulto, di conciliare questi due articoli. Nell' art. *191* = 197 si tratta, da una parte, di un capitale dato dal mutuante a cambio marittimo; e, dall' altra, non si parla che del premio, il quale altro non è per l'assicuratore se non se un benefizio: *Certat de lucro captando.* Il pagamento di questo benefizio è ben lungi dal dover goder lo stesso favore che gode il rimborso di una somma principale, la quale ha contribuito direttamente e fisicamente alla esistenza degli effetti posti in risico. Nell' art. *331* = 332, non si tratta più del premio dovuto all' assicuratore; al contrario si tratta del suo stesso capitale: *Certat de damno vitando.* Allora sono due capitali che concorrono insieme, e che debbono fruire del medesimo privilegio.

« Ma, continua il sig. Delvincourt, se questa
» soluzione fosse ammessa, dovremmo conchiu-
» derne che nell' art. *191* = 197 il mutuante non
» debbe esser anteposto all' assicuratore che per
» il suo solo capitale, e non già pel profitto
» marittimo, che è per il mutuante ciò che
» il premio è per l'assicuratore; dal che ne ri-

» sulterebbe che il profitto del mutuante dee
» concorrere col premio dell' assicuratore. »

Questa conseguenza non è di stretto rigore. Di fatti, se era giusto di dare al capitale prestato a cambio marittimo la preferenza sul premio, il quale è per l' assicuratore un mero beneficio, era egualmente equo di accordare la stessa preferenza ai suoi accessori, i quali nascono dal medesimo contratto. D'altronde, l' art.*191* = 197 parla delle *somme imprestate a cambio marittimo*, senza alcuna restrizione, la qual cosa racchiude una collocazione generale, sì del principale che dei suoi accessori, nel senso della legge 10, *ff qui potiores in pignore*: *non tantum sortis*, *sed etiam usurarum potior est.* Da un' altra parte, l' art.*320* = 311 accorda, in questo caso, un privilegio al mutuante, tanto per gl' interessi quanto per il capitale. Nell' art. *331* = 322, non si parla più del lucro marittimo; si fa solo menzione del capitale dato a cambio marittimo, perchè di un capitale trattasi egualmente per riguardo all' assicuratore. Or poichè il legislatore arrecava un notabile cangiamento all'antico sistema, col far concorrere insieme, su gli effetti salvati dal naufragio il mutuante e l'assicuratore, egli non poteva egualmente dare all'uno dritto di preferenza su l' altro; il che però avrebbe avuto luogo, ove egli avesse concesso al mutuante gl' interessi di unita al principale, nel mentre l'assicuratore non sarebbe concorso che per le somme assicurate.

Pare adunque che sia necessario di allontanare la interpretazione del signor Delvincourt su questo articolo. Noi ritorneremo, del resto, al titolo 9, su le cagioni del cangiamento che l' art.*331* = 322 reca alla antica legislazione.

Però fa d' uopo osservare, sin da questo momento, che l' art. *331* = 322 contiene una restrizione alla sua disposizione generale: *Senza pregiudizio*, dice esso, *dei privilegi stabiliti dall' art. 191* = 197. Il che eccettua un caso particolare, al quale essa non può estendersi. Per esempio se, in un luogo ove ha dato fondo, il capitano impronta a cambio marittimo per i bisogni del bastimento, ed affetta il bastimento diggià assicurato, il mutuante a cambio marittimo deve esser preferito agli assicuratori, su gli effetti ricuperati dal naufragio, non solo per il suo capitale, ma altresì per il lucro marittimo, perchè, avendo imprestato per soccorrere la cosa assicurata, s' intende che egli abbia imprestato per conto degli assicuratori. Non è più quì il caso del mutuante prima del viaggio, il quale non ha maggiori diritti dell' assicuratore su gli effetti salvati dal sinistro. — (*Vedete Osservazioni della Corte di cassazione*, *t.* 1, *p.* 22, *etc.*)

Finalmente all' *undecimo ordine*, cioè all' ultimo dei debiti privilegiati, sono collocati i danni-interessi dovuti ai noleggiatori, per difetto di consegnazione delle mercanzie che hanno caricate, o per lo rimborso delle avarie sofferte dalle dette mercanzie, per colpa del capitano o dell' equipaggio. Queste disposizioni della nuova legge spiegano perfettamente il senso dell' art. 16, tit. del sequestro dei bastimenti, della Ordinanza della marina. In fatto, osserva Valin, non vi sono veramente che i due casi preveduti nell' ultimo paragrafo dell' art. *191* = 197 del Codice di commercio, nei quali i caricanti possano presentarsi.

« All'infuori di questi due casi, dice Valin, i ca-

» ricanti non possono pretendere alcun privilegio;
» giacchè, se si tratta solamente dei danni-interessi
» richiesti da un noleggiatore, il quale, all'occa-
» sione del sequestro reale del bastimento o al-
» trimenti, sarà stato costretto di ritirare da
» questo le merci che vi avea caricate, o pure
» non avrà potuto farvi il suo caricamento, è
» evidente che, a tal riguardo, il suo credito
» è semplice e ordinario, senza alcuna sorta di
» privilegio. »

Il Consolato del mare, cap. 56, voleva anche che, se alcuna mercanzia caricata sul bastimento più non si trovava, il bastimento ne pagasse il valore senza pregiudizio dei salari dei marinai; e che, articolo 61, se le mercanzie avevano sofferto avarie per colpa del padrone, questi fosse tenuto di tutti i danni che ne derivavano.
« Se il padrone è insolvibile, dice il Consolato,
» il bastimento ne risponde, e quelli che hanno
» sofferto il danno, sono preferiti a tutti gli al-
» tri creditori, fuorchè ai salari dell' equi-
» paggio. »

Benchè il Consolato avesse posto *i caricanti* al secondo ordine dei privilegi, pure la Ordinanza della marina, art. 16, tit. del sequestro, non li collocava che al quarto, o per meglio dire che all' ultimo luogo, poichè la Ordinanza non fissa che quattro ordini di crediti privilegiati. Il nuovo Codice ha seguito, riguardo ad essi, la stessa determinazione. Perciò, quando vi sono, fra gli opponenti dei mercatanti caricanti o noleggiatori privilegiati per danni-interessi, il loro privilegio va all' ultimo ordine. Ed anche, per poter far uso di tal privilegio, debbono essi nè aver ricevuto le loro merci,

nè aver pagato il nolo, senza protestarsi, siccome il vedremo al titolo 14 del Codice.

Noi parleremo, al tit. 3, della risponsabilità del proprietario del bastimento, relativamente al fatto del capitano e dell' equipaggio; il che concerne le avarie sofferte per colpa di questi ultimi.

Del resto, l' ultima disposizione dell'art. *191* = 197 dice che « i creditori compresi in ciascuno » dei numeri di tale articolo verranno in con- » correnza, e per rata, in caso d' insofficienza del » prezzo. » Questa decisione della legge è piena di equità; egli è giusto che coloro i quali esercitano un egual diritto, lo esercitino tutti uniti in concorrenza. *Qui æquali utuntur jure, inter se concurrere debent.* Essi dividono, per contributo, la somma appartenente all'ordine del loro privilegio, se vi è *deficit.*

Una osservazione, che conviene a tutte le collocazioni, si è che ogni creditore, il quale è collocato, lo è tanto per il suo principale quanto per i suoi interessi e per le spese. Ciò risulta dall'articolo *214* = 707 del Codice e dalla legge 18, *ff qui potior. in pignore.* In fatti, nascendo la obbligazione per il principale e gl' interessi da una medesima cagione e da un medesimo contratto, lo stesso privilegio compete pel tutto. *Non tantum sortis, sed etiam usurarum potior, etc.* In una parola, gl' interessi e le spese, del pari che 'l principale, deggiono essere pagati con lo stesso privilegio. — (*Vedete Emérigon., t.* 2, *contratto a cambio marittimo, cap.* 12, *sez.* 2, n.° 5, *e Pothier*, n.° 57).

Vi ha ancora un altro principio non meno importante, che risguarda egualmente tutti i cre-

ditori privilegiati. Se i beni del debitore sono messi in vendita generale, i creditori hanno il diritto di chiedere la distrazione degli effetti sottoposti al loro privilegio.

Non sarebbe giusto, di fatto, che io fossi obbligato a seguire una istanza generale, ed a vedere assorbire in ispese la cosa che deve essere propriamente mia per effetto di un privilegio particolare, il quale mi dà un' azione reale di quasi-proprietà.

A cagion di esempio, il bastimento di un fallito, sul quale io aveva prestato del danaro a cambio marittimo, arriva. Una istanza di ordine è intentata per tutti i suoi beni. Siccome il mio privilegio è reale e particolare su la cosa che ne è affetta; siccome deriva dalla quasi-proprietà che mi è devoluta, nella mia qualità di mutuante, così io ho il diritto, nel reclamare il mio pagamento sul bastimento, che è divenuto il mio diretto e principale debitore, di rivendicare la cosa che già mi apparteneva in qualche modo, per effetto della natura del mio contratto. Posso adunque rivolgermi contra la cosa stessa, la quale non adempirebbe alla obbligazione contratta, laddove fosse compresa in una istanza di ordine.

La stessa regola debbe essere osservata da coloro i quali hanno un privilegio della istessa natura del mio, giacchè l' art. *191* = 197 si limita a regolare le preferenze, senza punto alterare la natura dei privilegi.

Lo stesso ha luogo in materia di società: i creditori di due società diverse, comecchè i soci sieno le stesse persone, hanno un privilegio rispettivo sugli effetti di ciascuna società. Si formano due ordini di distribuzione o di vendita, perchè i creditori rispettivi hanno piuttosto contrattato con la so-

cietà di commercio che con la persona stessa: *Unusquisque enim eorum, merci magis, quam ipsi credidit.*

In fine, l'ordine dei privilegi stabilito dall'art. 191 = 197 del Codice di commercio, non potrebbe essere cangiato dalla volontà del proprietario del bastimento, nè da alcuna stipulazione per parte sua, in detrimento dei creditori, ai quali interessa questo intervento. Tutti hanno contrattato in virtù della legislazione vigente, e niuno atto autentico, anche anteriore, può posporre l'ordine dei privilegi assicurati dalla legge, secondo la natura dei crediti.

SEZIONE III.

Del modo di provare i debiti, e delle forme per giustificarli, onde far uso dei diversi privilegi.

Dopo di aver fissato, più esattamente di quello che non avea fatto la Ordinanza della marina del 1681, l'ordine dei privilegi del bastimento venduto, indispensabile si rendea il prendere delle precauzioni per provare la esistenza e la legittimità dei crediti privilegiati; la qual cosa era tanto più essenziale, in quanto questi crediti possono talvolta assorbire il pegno comune dei creditori ordinari.

L'art. 192 = 198 del Codice di commercio, che deve fortunatamente far sparire tutte le controversie che sorgevano su la realtà dei crediti reclamati, e tutte le fraudi che potevano commettersi a tal riguardo, in pregiudizio degli altri creditori, mancava del tutto nella antica legislazione. Oggidì spetta a coloro, che vogliono

godere del loro privilegio, di prendere la precauzione di far provare i loro crediti nelle forme prescritte e volute da tale articolo, secondo la loro natura.

1.° In tal modo, le spese giudiziarie e le altre fatte per pervenire alla vendita ed alla distribuzione del prezzo, sono liquidate per mezzo delle tasse da farsi dai tribunali competenti;

2.° I dritti di pilotaggio, tonnellaggio, scalo, ancoraggio, darsena o mandraccio sono provati per mezzo delle legali quietanze dei ricevitori;

3.° Le paghe del guardiano e le spese di guardia del bastimento, dal momento del suo ingresso nel porto sino alla vendita, sono dimostrate per mezzo di tasse del presidente del tribunale di commercio;

4.° Nello stesso modo è provato il fitto dei magazzini, ove trovansi depositati gli attrezzi e gli arredi; e nello stesso modo sono provate le spese di mantenimento del bastimento e dei suoi attrezzi ed arredi, fatte dopo il suo ingresso nel porto di ritorno dal suo ultimo viaggio;

5.° I salari e gli stipendi del capitano e delle altre persone dell' equipaggio impiegate nell' ultimo viaggio, costano dai ruoli di armamento e di disarmamento firmati negli uffizi della iscrizione marittima;

6.° Le somme improntate ed il valore delle mercanzie vendute dal capitano, per i bisogni del bastimento, durante l' ultimo viaggio, appariscono dagli stati firmati dallo stesso capitano, avvalorati dal processo-verbale firmato da lui e dai principali dell' equipaggio, e giustificanti la necessità dei prestiti e della vendita delle merci;

7.° Le somme dovute al venditore, per prezzo del bastimento, sono dimostrate da un atto di

vendita avente data certa (1), e le somministrazioni per armamento, corredo e viveri del bastimento, per mezzo di memorie, fatture o stati firmati dal capitano ed approvati dall' armatore, di cui un duplicato sia stato depositato nella cancelleria del tribunale di commercio, prima della partenza del bastimento, o al più tardi fra dieci giorni dopo la sua partenza (2);

8.° Le somme date in prestito a cambio marittimo sul corpo, su la chiglia, su gli attrezzi, su gli arredi, su l' armamento e sul corredo, prima della partenza del bastimento, sono provate per mezzo di contratti notariali, o sotto firme private, depositati in copia o in duplicato nella cancelleria del tribunale di commercio fra dieci giorni dalla loro data (3);

9.° I premi di assicurazioni fatte per l' ultimo viaggio, sul corpo, su la chiglia, su gli attrezzi ed arredi, come anche su l' armamento e

---

(1) Un atto ha data certa dal giorno in cui è stato formato, allorchè è autentico; quando poi è per iscrittura privata, dal giorno in cui è stato registrato, o pur dal giorno della morte di colui o di uno di coloro, che lo hanno sottoscritto, o finalmente dal giorno, in cui la sua sostanza sia comprovata in un atto steso da un uffiziale pubblico, come un atto di deposito, un processo-verbale di apposizione di suggelli o d' inventario. — (*Art.* 1282 *del nostro Codice civile*).

(2) Siccome questi atti sono per iscrittura privata, così era necessario di ordinarne il deposito, per assicurarne la data.

(3) Si richiede qui il deposito, anche degli atti autentici, perchè si tratta non solo di dare una data certa agli atti depositati, ma altresì di dare della pubblicità ai prestiti già fatti, a fine di renderne avvisati coloro che vorrebbero fare dei nuovi impresti.

sul corredo del bastimento, sono dimostrati dalle polizze ovvero dagli estratti dei libri dei sensali delle assicurazioni;

10.° Infine, i danni-interessi dovuti ai noleggiatori, per difetto di consegnazione delle merci che hanno caricate, o per rimborso delle avarie sofferte dalle merci per colpa del capitano o dell' equipaggio, sono dimostrate per mezzo di giudizi o di decisioni interposte da arbitri.

In generale, fa di mestieri osservar sempre che l' atto, servendo a fissare il credito per lo quale si vorrebbe reclamare il privilegio, deve assolutamente avere una data certa anteriore al sequestro del bastimento: altrimenti, la regola diverrebbe illusoria.

SEZIONE IV.

Della estinzione dei privilegi dei creditori.

I privilegi dei creditori sopra un bastimento si estinguono, come tutti gli altri crediti, col pagamento, con la novazione, con la remissione volontaria, con la compensazione, con la confusione, con la perdita della cosa, con la nullità e con la rescissione, per effetto della condizione resolutiva, e con la prescrizione. Il legislatore ha creduto dover generalizzare, nell' art. *193*=199 del Codice di commercio, i mezzi di estinzione delle obbligazioni, a fine di far la totale applicazione dell' art. *1234*=1187 del Codice civile.

Ma oltre a questi mezzi generali di estinzione, l' art. *193*=199 del Codice di commercio vuole ancora che i privilegi dei creditori sieno estinti,

1.° Con la vendita giudiziale fatta nelle forme stabilite nel titolo *del sequestro e della vendita dei bastimenti*;

2.° O pure allorchè, dopo una vendita volontaria, il bastimento avrà fatto un viaggio in mare sotto il nome ed a rischio dell'acquirente e senza opposizione da parte dei creditori del venditore.

È principio certo che, quando cessa la cagione del privilegio, cessa puranche il privilegio. Il privilegio conceduto sovra una certa cosa è di dritto stretto, ed esso debbe piuttosto essere ristretto, allorchè precipuamente può recare pregiudizio ad alcuno.

Così, nel caso di un bastimento sequestrato, i creditori che vorranno conservare il loro privilegio sono tenuti di fare la loro opposizione prima della aggiudicazione.

Nella ipotesi di un bastimento venduto con *vendita volontaria*, i creditori debbono aver cura di opporsi alla sua partenza, cioè prima che esso abbia fatto un viaggio sotto il nome ed a rischio dell'acquirente.

Quale la sentenza di un immobile, tale la sentenza di un bastimento: la mancanza di opposizione nel tempo prescritto, per parte di coloro che han dritto a pretendere, distrugge ogni preferenza, ed i creditori, sotto questo rapporto, non sono ammessi a presentarsi in seguito, per quanto privilegiati sieno i loro crediti; e ciò, osserva Valin, senza distinguere gli assenti dai presenti, i minori dai maggiori, le donne sotto la potestà del loro marito da quelle che hanno il godimento dei loro diritti.—(*Vedete Valin*, *su l' art. 14 del titolo del sequestro*).

Ma se, per difetto di opposizione nel termine prescritto, il privilegio è estinto, non lo è però il credito. La legge parla solo della estinzione dei privilegi e non dei crediti, e la disposizione

che ne occupa altro effetto non produce se non se d'impedire che il debito sia pagato per preferenza.

Per la qual cosa, la sola risorsa che rimane ai creditori privilegiati, che hanno mancato di fare in tempo le loro opposizioni, è di sequestrare il danaro della aggiudicazione nelle mani di colui che ne è il depositario nel termine prescritto dall'art. 212 = 705, ed essi non possono più venire che per contributo, senza diritto a preferenza alcuna.

Siccome si ha il diritto di fare opposizione durante tutta la procedura per pervenire alla vendita di un bastimento, e sino al momento di tal vendita, così la via della opposizione è sempre aperta ai creditori, per far uso del loro privilegio, sino a tanto che il bastimento non abbia *interamente* fatto un viaggio in mare: di modo che i creditori han diritto d'intentare questa azione rivocatoria, non solo prima di qualunque dichiarazione di proprietà, ma anche dal momento di questa dichiarazione e della partenza del bastimento, sino a che il viaggio non sia terminato. Perciò, non basta che il bastimento sia partito, ed abbia messo alla vela, secondo l'avviso di Emérigon (*Contratto à cambio marittimo*, *cap. 12*, *sez. 2*); fa d'uopo ancora che esso abbia compiuto il suo viaggio.

Da un'altra parte, osservate che l'art. 193=199 richiede un viaggio fatto dopo la vendita, sotto il nome ed a rischio dell'aquirente; dal che dee inferirsi che se, a malgrado della vendita, il viaggio è fatto sotto il nome del venditore, la opposizione non è necessaria per conservare il privilegio. Ciò è tanto più equo, in quanto che, in questo caso, i creditori del ven-

ditore non hanno scienza della vendita, ed hanno giusto motivo di credere che il bastimento appartenga tuttora al loro debitore.

Un viaggio in mare, qualunque esso sia, anche di piccolo cabotaggio, basta per togliere i privilegi, purchè abbia la durata richiesta dall'articolo *194*=200.

Si può dire che il viaggio in mare equivale quì alla trascrizione voluta per la *purgazione* delle ipoteche sovra gl' immobili. Però, fa d' uopo osservare che, a diversità della maggior offerta all' incanto, cioè del sesto, la quale spropia realmente l' aggiudicatario; la opposizione non vale che per quello che la fa: *Vigilantibus jura subveniunt.* L' acquirente, col pagare gli opponenti, acquista la libera e ferma proprietà del bastimento. Nel senso dell' art. *2190*=2089 del Codice civile, la cui disposizione è veramente eccessiva, il pagamento dell' opponente non impedirebbe che l' acquirente potesse esser perseguitato da un altro creditore che non avrebbe interposto opposizione a tempo utile. Ma quì non vi ha nè incanto nè maggiore offerta: è semplicemente una denunziazione all' acquirente del dritto preteso dal creditore, è un atto simile al sequestro presso terzo, ed in questo caso la opposizione tolta dal solo opponente basta perchè il terzo possa validamente pagare.

Ma pure, osserva Valin, su l' art. 20 del titolo 10, dei bastimenti, se l'acquirente, in vece di offerire di pagare i creditori che lo hanno convenuto in giudizio, vale a dire i creditori opponenti, preferisce di abbandonare il bastimento, allora, essendo questo posto nelle mani della giustizia, ad effetto di essere venduto giudiziariamente, egli è un abbandono che ritorna a

vantaggio di tutti i creditori, sieno o no opponenti; allora il bastimento diviene di nuovo il pegno di tutti i creditori, i quali, per effetto di questo abbandono del bastimento, sono rientrati in tutti i loro diritti; egli si è come se la vendita non fosse mai esistita, e si suppone che il bastimento non sia giammai uscito dalle mani del venditore. D'altronde, la mancanza di opposizione non poteva essere addotta che dall' acquirente; il solo acquirente era nel diritto di prevalersi, contro ai creditori, del motivo di inamissibilità, e questo stesso acquirente, dopo il suo abbandono, non è più in istato di opporre loro tal motivo d'inamissibilità.

Fin qui, noi non abbiamo parlato che di coloro, i quali erano creditori prima della vendita volontaria del bastimento. Che deesi mai decidere di coloro, i quali sono divenuti creditori dopo la vendita, ma prima che fosse terminato o anche incominciato il viaggio? Attualmente, è di dritto comune, secondo gli art. *1138* = 1092 e *1583* = 1428 del Codice civile, che la obbligazione di consegnare una cosa ne trasferisce la proprietà sin dal momento in cui la convenzione ha avuto luogo, e prima che siasi eseguita la tradizione, e che l' acquirente diviene proprietario dal momento in cui la vendita è stata convenuta. Per questi princìpi, è evidente che il venditore ha perduto tutti i suoi diritti sul bastimento dal momento in cui la vendita è stata contratta, e che, per conseguenza, ei non ha potuto trasferirne alcuno a coloro che sono divenuti i suoi creditori dopo la vendita: *Nemo plus juris in alium transferre potest, quam ipse habet.*

Ma, perchè questa regola abbia la sua appli-

cazione, uopo è che la vendita sia certa riguardo ai terzi; fa di mestieri che l'atto di vendita sia autentico o registrato. I creditori posteriori all' atto autentico, o all'atto di registrazione non hanno alcun diritto. Se, al contrario, la vendita del bastimento è per iscrittura privata, siccome nulla ne afferma legalmente la data, e siccome essa non acquista una data certa che con la consegnazione delle spedizioni in nome dell' acquirente, così, sino a che tale consegnazione non succeda, i creditori hanno potuto acquistare dei diritti sul bastimento.

Del resto, la legge non dicendo contra chi debbono esser interposte le opposizioni, noi crediamo che esse debbono essere notificate all' acquirente, il quale ha interesse ad essere informato dei crediti sul bastimento. Una semplice notificazione al venditore non sarebbe sufficiente. È ciò almeno un argomento tratto dall' art. 2244 = 2150 del Codice civile.

SEZIONE V.

Quando intendesi che un bastimento abbia fatto un viaggio in mare.

Noi abbiamo ora veduto, nella precedente sezione, che la vendita volontaria di un bastimento non estingue i privilegi dei creditori, se non quando il bastimento, dopo la vendita, ha fatto un viaggio in mare sotto il nome ed a rischio dell' acquirente, senza opposizione da parte dei creditori.

La antica giurisprudenza richiedeva, perchè s'intendesse fatto il viaggio, che il bastimento avesse cangiato di porto.

Oggigiorno vi ha tre casi, nei quali s' intende che un bastimento abbia fatto un viaggio in mare. (*Art. 194 = 200 del Codice di commercio.*)

1.° Allorchè è provato che esso è partito da un porto ed è giunto in un altro trenta giorni dopo la sua partenza;

2.° Allorchè ha fatto ritorno nello stesso porto, ma più di sessanta giorni dopo la sua partenza;

3.° Infine, allorchè ha fatto vela per un viaggio di lungo corso e sono classi più di sessanta giorni dalla sua partenza.

Sono riputati viaggi di lungo corso, secondo l'art. *377* = 369, quelli che si fanno alle Indie orientali ed occidentali, al mare pacifico, al Canadà, a Terra Nuova, alla Groenlandia, ed alle altre coste ed isole dell' America meridionale e settentrionale, alle isole Azore, Canarie, a Madera, e per tutte le coste ed i paesi siti nell' Oceano, al di là degli stretti di Gibilterra e del Sund. (1).

Qui, la legge non richiede che il bastimento sia giunto al luogo di sua destinazione, nè, a più forte ragione, che esso sia entrato nel porto: egli è sufficiente che, alla circonstanza di una espedizione per un viaggio di lungo corso, si unisca quella ancora di essere classi più di sessanta giorni dal dì della partenza del bastimento, perchè l' acquirente purghi i dritti, qualunque essi sieno, dei creditori del venditore che non hanno adempiuto alle formalità richieste per conservarli.

---

(1) Si riduce allo stesso l'articolo del nostro Codice 369 — « Sono riputati *viaggi di lungo corso* quelli » che s' intraprendono per le coste e per i paesi situa- » ti al di là di Gibilterra e dei Dardanelli. »

★

Da un' altra parte, allorquando è provato nel modo voluto dai regolamenti, che un bastimento partito da un porto è giunto in un altro, trenta giorni almeno dopo la sua partenza, i dritti dei creditori sono egualmente purgati rispetto all' acquirente. Qualunque sieno le cagioni che avrebbero potuto far approdare o sbarcare in un porto diverso da quello della destinazione, durante questo spazio di trenta giorni, l' assenza che non ha avuta una tal durata non è calcolata; ma pure, poco importa la distanza più o men grande che passa dal porto di arrivo a quello della partenza, purchè l' intervallo dei trenta giorni si trovi esattamente *tra* il dì della partenza da un porto e quello dell' arrivo in un altro.

Nulladimeno, niuno potrebbe valersi di questa disposizione della legge, se il bastimento uscisse da un porto per andare in un altro a solo oggetto di racconciarsi. In questo caso, non vi sarebbe realmente viaggio, non trattandosi di altro se non se di un racconciamento, il quale mostra soltanto preparamento ad un viaggio.

Infine, siccome i bastimenti possono essere suggetti a soventemente approdare nel porto della partenza, o ad intraprendere delle spedizioni marittime che non li costringono ad entrare in un altro porto, come le spedizioni in corso, così la legge fissa una terza presunzione: ed è il caso in cui il bastimento ritorna nel medesimo porto più di sessanta giorni da che ne è partito. Allora non è necessario che esso giustifichi disbarco o arrivo in un altro porto; egli è bastevole che il bastimento ritorni dopo essere stato più di sessanta giorni in mare.

Del resto, come osserva Valin, su l' art. 2 del titolo dei bastimenti, tutto ciò è applicabile

sì alla vendita di una parte di bastimento che alla vendita del bastimento intero, e risguarda le barche e gli altri piccioli bastimenti, al pari dei grandi.

SEZIONE VI.

Della Vendita volontaria dei Bastimenti.

La vendita dei bastimenti è volontaria o forzata. Qui trattasi della vendita volontaria.

La vendita volontaria dei bastimenti debbe esser fatta *in iscritto*, sia per atto autentico o per iscrittura privata. (Art. *195* = 201 del Codice di commercio. Si può vendere un bastimento in tutto o in parte.

Questa formalità è tanto più imperiosamente raccomandata dalla legge, in quanto che, contra le disposizioni generali dell'art. *109* = 108, la prova testimoniale non sarebbe ammessa, se la vendita verbale fosse negata. — (*Processo-Verbale del 7 luglio 1807, n.° 64*).

Però, se la vendita di un bastimento fosse confessata dalle parti, la esecuzione ne dovrebbe essere ordinata, ma fra il venditore e'l compratore soltanto, e senza che potesse risultarne alcun pregiudizio ai diritti dei terzi.

Si vede che l' art. *195* = *201* fa eccezione alla regola generale, che, in materia di mobili, il possesso vale per titolo. Ma i mobili di questa natura (i bastimenti) formano una proprietà di tale importanza, che i legislatori di tutti i tempi hanno voluto che la vendita ne fosse fatta *in iscritto.*

Di fatto, un bastimento, per essere nella classe dei mobili, non lascia però di essere un oggetto

sul quale i creditori hanno naturalmente più dritto di contare che su gli altri effetti, ed in qualità di mobile corporale, conveniva che esso non potesse efficacemente cambiar padrone che per mezzo di una tradizione reale e sensibile, o di qualche cosa equivalente. Era adunque necessario, in mancanza di questa tradizione reale e sensibile, una formalità suppletoria, per dare alla vendita la sua perfezione ed il suo effetto contra i creditori del venditore.

La legge del 27 vendemiatore anno 2, art. 18, voleva imperativamente che qualunque vendita di bastimento si facesse innanzi notaio. Oggigiorno, questo ordine è cangiato: la vendita può farsi per *iscrittura privata*, purchè la data sia certa. Egli è evidente che, per opporre ai terzi l'atto per iscrittura privata, fa d'uopo che tale atto sia provato esatto, o con l'atto di registrazione, o con la morte del venditore.

In quanto alla vendita volontaria fatta *per atto pubblico*, non vi ha difficoltà veruna: essa vale qual prova.

Così, la vendita volontaria di un bastimento, legalmente provata ed assicurata, produce il suo effetto verso i terzi, sia essa fatta per atto autentico, sia per iscrittura privata. Nulladimeno, essa non purga i loro diritti, se non quando, dopo la vendita, il bastimento ha fatto un viaggio in mare sotto il nome ed a rischio dell'acquirente, e senza opposizione per parte dei creditori del venditore, come lo abbiamo veduto alla sezione 4.ª di questo titolo.

Non è necessario, per la validità della vendita, sia del bastimento intero, sia di una parte di esso, che questo bastimento si trovi in presenza delle parti; si può volontariamente vendere un

bastimento tanto nel porto quanto in viaggio; ma, in questo ultimo caso, il viaggio non è calcolato, relativamente alla estinzione dei diritti dei creditori, siccome si spiegherà nella seguente sezione.

Sebbene un bastimento sia mobile, non deesi perciò trarne la conseguenza che il solo fatto del possesso di esso faccia presumere che se ne è il proprietario. Gli stessi motivi che hanno fatto modificare i princìpi su i mobili, per ciò che riguarda il bastimento affetto dai debiti del proprietario, ed il mezzo di purgare i diritti dei creditori, sembrano anche comandare una modificazione a quelli che riguardano l'acquisto per via di prescrizione. Così, quegli che opporrebbe il fatto del suo possesso, qual presunzione di una vendita del bastimento, non vi sarebbe ammesso come se si trattasse di mobili ordinari; fa mestieri provarne la proprietà legalmente acquistata. La sola prescrizione di trenta anni estinguerebbe l'azione di rivendicazione del vero spogliato proprietario. — (*Vedete appresso la sez. 5 del titolo 3*).

SEZIONE VII.

La Vendita volontaria di un Bastimento in viaggio non pregiudica ai creditori del venditore.

Indubitatamente si può vendere un bastimento, tanto se è in porto, quanto in viaggio; ma vi ha questa differenza fra i due casi che, se il bastimento è in viaggio al momento della vendita, tal viaggio non è calcolato relativamente alla estinzione dei diritti dei creditori, dei quali è sempre pegno il bastimento ed il suo prezzo,

ed i quali possono sempre impugnare la vendita, se la credono fatta in frode dei loro diritti.—(*Art. 196=202 del Codice di Commercio*).

Questa disposizione della nuova legge è in qualche modo una ripetizione dell' art 3 del titolo dei bastimenti, della Ordinanza della marina: essa è tanto più giusta, in quanto che un bastimento, essendo in viaggio, è quasi necessariamente caricato di una quantità di debiti privilegiati, come quei delle somministrazioni di cordame, di vele, di provvisioni da bocca, di munizioni da guerra e di tutte le altre cose necessarie al suo corredo; debiti, d' altronde, che non pagansi le più volte se non alcuni mesi dopo la partenza del bastimento. Possono anche esistere altri creditori, i quali non hanno fatto credito al proprietario che su la assicurazione che loro dava il bastimento: *Rei potius quam personae crediderunt.* Si comprende facilmente di quanta importanza sia che, con una vendita secreta, il proprietario del bastimento non abbia la facoltà di rapire ai suoi creditori il loro pegno naturale, e privarli così di ciò che è loro dovuto.

Ciò si applica egualmente alla vendita di una parte sola del bastimento, come a quella della sua totalità, ed ai piccioli come ai grandi bastimenti: non vi ha ragione di differenza, e la legge non fa alcuna distinzione.

In tal modo, poco importa che l' acquirente abbia o no pagato il prezzo; i creditori di ogni specie, privilegiati o non privilegiati, possono costringerlo ad abbandonar loro il valore del bastimento, impugnando la vendita come fatta senza riguardo ai loro diritti. Possono anche, in caso di frode, far annullare la vendita.

La vendita volontaria del bastimento, ed an-

che la vendita per iscrittura privata, non può essere inibita, per non legare troppo le operazioni commerciali. Ma vi ha un caso, in cui la vendita non dee rimaner ferma, ed è il caso della fraude; giacchè la fraude annulla tutti i contratti.

Però, se un bastimento venduto durante il viaggio ritorna e fa poi un nuovo viaggio sotto il nome dell' acquirente, senza opposizione da parte dei creditori, non dovrebbesi più invocare i medesimi princìpi. Il nuovo viaggio in mare, fatto dopo la vendita, avrebbe estinto i privilegi dei creditori, conformemente all' art. 193 = 199.

Se la vendita volontaria di un bastimento in viaggio non pregiudica ai diritti dei creditori del venditore, Valin pretende che deesi dire il contrario della vendita del caricamento, perchè esso nulla ha di comune col bastimento, ed a più forte ragione di un caricamento particolare di mercanzie sovra un bastimento. Egli sostiene che è permesso di vendere gli effetti che sono in mare o alle colonie; e, « sotto pretesto, ei dice, che » non può seguire la tradizione, come nè tampoco » la notificazione della cessione, non deesi esi- » gere, per supplirvi, che il cessionario faccia » registrare la cessione nella cancelleria dell'*am-* » *miragliato* del luogo della partenza del ba- » stimento, a fine di renderla notoria, o pure » che osservi qualche altra formalità. È suffici- » ente che esso sia latore delle fatture o delle » polizze di carico delle merci, di cui gli è fatta » la cessione, sia con un ordine a suo profitto, » o in dorso a tali carte, sia con un atto au- » tentico separato, o per iscrittura privata, tanto » più che tutto è a suo rischio dal momento della » cessione ».

Tale è, secondo questo comentatore, l'uso costante del commercio, poggiato su l'estremo bisogno ed interesse di favorire la rapidità delle sue operazioni, e su la necessità di premunirle contra qualunque assalto, allorquando esse sono esenti da fraude, ed egli cita in appoggio di questi princìpi una decisione resa dal Parlamento di Parigi, il giorno 11 marzo 1752, dalla quarta camera di appello.

Emérigon, cap. 11, sez. 5, n.° 8, non ha comune con Valin questa opinione, e fa su questo proposito giustissime osservazioni. « Simili cessio-
» ni, dice egli, danno al cessionario un sem-
» plice diritto *ad rem*, che lo mette in istato
» di poter addimandare la consegnazione degli
» effetti indicati, senza porlo nel possesso effet-
» tivo della cosa istessa. Perciò, sino a che la
» tradizione reale non sia stata fatta in un tempo
» utile al latore della polizza di carico, questo
» altro non ha se non se una azione personale,
» che soggiace ai diritti del terzo. Una tale ces-
» sione non potrebbe nuocere nè al privilegio
» del venditore primitivo, non ancora pagato del
» prezzo, nè al privilegio del mutuante a cam-
» bio marittimo, nè ai diritti della massa dei
» creditori. Queste sono le nostre regole. La po-
» lizza di carico non è stata mai considerata fra
» noi qual carta che possa negoziarsi. Il trasfe-
» rimento del titolo è una tradizione finta, che
» svanisce col fallimento o con la insolvibilità del
» cedente ».

Osservate che questi due celebri giureconsulti scrivevano sotto l'imperio della Ordinanza del 1681, e che la difficoltà diveniva tanto più ardua, in quanto questa Ordinanza punto non parla della possibilità di negoziare la polizza di

carico. Però, non può negarsi che la opinione di Emèrigon sia più conforme ai veri principi; e che, se la dottrina di Valin fosse indistintamente adottata, essa darebbe ai falliti un mezzo facilissimo di eludere le loro obbligazioni marittime.

Ma oggidì, la difficoltà che ne occupa non può essere cotanto frequente; e per rimuoverla, necessario è il considerarla sotto i suoi vari aspetti. Di fatto, secondo l' art. *281* = 271 del Codice di commercio, la polizza di carico non è, per sua natura, una carta che possa negoziarsi, ma può diventar tale in seguito. Se è fatta all' ordine di qualcheduno, siccome la legge il permette, essa può allora negoziarsi, ed è permesso di farne la girata e di trasmetterla a chiunque si voglia. Non si può più opporre al latore di una simile polizza di carico il privilegio del creditore primitivo, perchè, in qualche maniera, deesi considerare la polizza di carico in tal modo girata come se, in principio, fosse stata fatta allo stesso latore. In questo caso, non vi ha alcun dubbio che debba ammettersi l'avviso di Valin.

Se, al contrario, le parti non han reso negoziabile la polizza di carico; se questa non è fatta a ordine o pure al presentatore, la difficoltà regge intera, e rende necessaria una distinzione. In prima, il latore di una girata, in questa ipotesi, altro non è che un semplice cessionario, il quale non potrebbe avere diritti maggiori di quelli del suo cedente. La vendita del caricamento è perfetta, senza dubbio, rispetto ad esso ed al suo venditore, secondo gli art. *1583* = 1428 e *1606* = 1452 del Codice civile; ma, riguardo ai diritti dei terzi, egli dee mettersi in regola per mezzo delle formalità richieste in si-

mil caso; solo egli è proprietario del caricamento, allora quando questo gli è stato ceduto nella debita forma; tale cessione è sottoposta ai principi del dritto comune, ed ecco ove cade la distinzione.

Per esempio, se l'atto di cessione, vale a dire l'atto di vendita, è autentico; se esso è fatto innanzi notaio; se ha una data certa e sicura, allora non potrebbe esservi difficoltà. Ma se la vendita degli effetti che sono in mare è puramente e semplicemente per iscrittùra privata, e senza autenticità, a noi sembra che una simile cessione non potrebbe nuocere ai diritti dei terzi; e dobbiamo dire con Emèrigon che il trasferimento della polizza di carico è una tradizione finta, la quale svanisce col fallimento o con la insolvibilità del cedente; altrimenti, essa darebbe alle persone di mala fede tutti i mezzi per deludere i loro creditori leggittimi.

Il favore del commercio ha fatto introdurre il privilegio del pegno o del sequestro naturale in vantaggio di colui che, avendo in suo potere delle mercanzie di pertinenza di un negoziante, di cui è il commessionato o il corrispondente anticipa delle somme sul prezzo delle merci, o pure paga delle lettere di cambio tratte sovra lui in occasione di queste stesse merci. — (*Argomento preso dagli art. 93 = 89 e 94 = 90 del Codice di commercio*).

Valin, *loco citato*, adduce come esempio un bastimento che è diretto ad un negoziante per farne il disarmamento e per venderne il caricamento. Questo negoziante paga prima di qualunque vendita (e per conseguenza prima di avere in mano del danaro appartenente al suo committente), i salari dell' equipaggio, i premi di

assicurazione, le somme improntate a cambio marittimo; paga inoltre, o pure accetta le lettere di cambio che il suo commettente trae sovra lui. Niun dubbio che, per il suo rimborso, egli abbia diritto di ritenere, per via di compensazione, con privilegio esclusivo di qualunque altro creditore, le somme che ha in tal modo anticipate, e, con maggior ragione, se egli ha pagato solo a misura che aveva del danaro di pertinenza del suo commettente.

TITOLO II.

DEL SEQUESTRO E DELLA VENDITA DEI BASTIMENTI.

I bastimenti dovrebbero naturalmente essere sequestrati nella forma ordinaria, dappoichè la legge li considera *mobili*. Però, a cagione della importanza del loro oggetto, il sequestro e la vendita degli stessi sono soggetti a delle formalità particolari, ma molto più semplici e più brevi di quelle richieste per il sequestro reale degli immobili. Esse menano più sollecitamente allo scopo e danno insiememente ai creditori tutto il tempo convenevole per mettere, col mezzo della opposizione, i loro diritti in salvo.

Del resto, allorquando si tratta dell' ordine e della distribuzione del prezzo della vendita, vien resa ai bastimenti la loro vera ed essenziale qualità; con queste forme la natura di essi non è in menoma parte cangiata. La distribuzione del prezzo della vendita di un bastimento si fa come la distribuzione delle somme puramente mobiliari, *pro rata*, dopo il pagamento dei creditori privilegiati. Questa si è la materia del presente titolo.

SEZIONE I.

Qualunque Bastimento può essere sequestrato e venduto per autorità giudiziale, ec.

I bastimenti possono essere sequestrati e venduti per autorità giudiziale, del pari che tutte le altre proprietà di un debitore qualunque, poichè formano una porzione dei suoi beni, i

quali sono generalmente obbligati per il pagamento dei suoi debiti, ed il privilegio dei creditori è giustificato con le formalità perscritte dalla legge. — (*Art.* 197 = 690 *del Codice di commercio.*)

Ma, prima di tutto, fa di mestieri osservare che i bastimenti pronti a dare alla vela non sono suggetti a sequestro, se non se per cagione dei debiti contratti per il viaggio che essi sono per fare, ed anche, in questo ultimo caso, coloro che hanno interesse al viaggio possono impedire il sequestro e la vendita, col dare, a norma delle disposizioni dell'art. 215 = 708 del Codice di commercio, una buona e sufficiente cauzione per il pagamento di ciò che ha dato luogo al sequestro. — (*Vedete qui appresso la sez.* 19.)

Talmente è vero che i bastimenti possono essere sequestrati e venduti, che anzi non vi è altro modo per ispogliarne il propietario a suo malgrado. Sarebbe adunque inutile che un creditore dimandasse l' abbandono del bastimento del suo debitore sul parere e su la estimazione dei periti; egli non potrebbe valevolmente ottenere un tale abbandono che col consenso del suo debitore. Nulladimeno, in questo caso, l' abbandono altro effetto non produrrebbe se non se quello che risulta da una vendita volontaria, vale a dire, che questo creditore non sarebbe al sicuro, rispetto agli altri creditori del suo debitore, se non quando avrebbe fatto fare al bastimento un viaggio sotto il suo nome ed a suo rischio, secondo la disposizione dell' art. 193 = 199; e non se gli fosse interposta alcuna opposizione.

Se, da una parte, i privilegi sono purgati dalla vendita volontaria del bastimento, seguita da un viaggio in mare, dall' altra, la vendita fatta

dopo sequestro e senza opposizione purga egualmente i privilegi, come nel caso di vendita d'immobili per effetto di sentenza. Nell' una e nell' altra ipotesi, i creditori non opponenti non possono far valere i loro diritti; possono solo opporsi alla consegnazione del prezzo della vendita, col presentarsi in tempo, ma soltanto per venire per contributo.

Non deesi perdere d' occhio che la disposizione dell' art. *197* = 690 è comune a tutti i bastimenti di mare. Tutti indistintamente possono essere sequestrati e venduti; ma le formalità sono più o meno rigorose, secondo la importanza e la portata del bastimento, siccome il vedremo nelle sezioni seguenti.

SEZIONE II.

Dei termini per procedersi al sequestro di un Bastimento.

Non può procedersi al sequestro di un bastimento qualunque, che il giorno dopo la intimazione di pagamento. — (*Art. 198* = 691 *del Codice di commercio.*)

In fatti, questo sequestro, del pari che tutti gli altri, debbe essere preceduto da un precetto, il quale, perchè sia valevole, debbe essere fatto in virtù di un titolo esecutorio, in conformità degli art. *545* = 635 e *546* = 636 del Codice di procedura. Valin, su l' art. 2, titolo del sequestro, era di avviso che non si potesse sequestrare un bastimento per una somma di 100 franchi o meno, perchè in quel tempo non era permesso di sequestrare realmente un immobile per una somma così tenue. Siccome una simile di-

sposizione non esiste nelle nostre leggi attuali, così la tenuità del credito non sarebbe una ragione per non poter fare un sequestro, ma potrebbe essere, per il giudice, un motivo per accordare al debitore una qualche dilazione, secondo l' art. *1184* = 1137 del Codice civile.

Fa d' uopo, in capo al precetto di pagamento, inserire copia del titolo esecutorio, eccetto che esso non sia già stato notificato; in questo caso basta indicarlo ed esprimere che il precetto è fatto in forza di quel titolo. Altravolta, secondo d' Héricourt, Trattato della vendita per sentenza, cap. 6, n.° 7, p. 91, il precetto doveva esser fatto, sotto pena di nullità, in presenza di due testimoni che lo sottoscrivevano; al dì d' oggi tale formalità non è più necessaria. — (*Argomento tratto dall' art. 673* = 775 *del Codice di procedura.*

Noi abbiamo ora veduto che, secondo l' art. *198* = 691, il sequestro non può esser fatto che ventiquattro ore dopo il precetto: segue da ciò che l'usciere debba indicare l'ora in cui fa la intimazione? Siffatta precauzione sarebbe certamente più esatta e più conforme alla legge. Però, siccome una tale menzione non è espressamente richiesta, noi crediamo che non potrebbesi dimandare la nullità del sequestro per questo solo motivo; basta che il precetto sia fatto la vigilia: e questo almeno l' uso finora seguito.

Ciò non ostante, richiedendo il testo della legge un intervallo di ventiquattro ore tra il precetto ed il sequestro, vi sarebbe nullità se il sequestro incominciasse *il mattino* del giorno susseguente al precetto, il quale non sarebbe stato notificato che *dopo il mezzo giorno* della vigilia, ed in questo caso sarebbe da ammettersi la prova te-

stimoniale dell' ora. — (*Vedete decisione della Corte di cassazione, del 18 luglio 1818, di Seligny, 1818, p. 602.*)

SEZIONE III.

A chi debbe esser fatto il precetto?

Secondo l' art. *199* = 692 del Codice di commercio, la intimazione debbe esser fatta alla persona del proprietario o al suo domicilio, se si tratta di un' azione generale contro a lui.

La intimazione può esser fatta al capitano del bastimento, se il credito è del numero di quelli che sono suscettibili del privilegio sul bastimento.

Questo articolo presenta due ipotesi che è essenziale di ben comprendere:

1.° Se il sequestro di un bastimento deve aver luogo per qualunque azione generale provegnente dai debiti dell' armatore, benchè estranei al suo bastimento, la intimazione di pagamento dovrà essere fatta a lui stesso, ovunque sarà incontrato, ovvero al suo domicilio; e, in questo caso, la intimazione non potrà essere validamente notificata al capitano;

2.° Se, al contrario, il sequestro è fatto in forza di un credito che risguarda solamente il bastimento, di un credito che è soltanto del numero di quelli privilegiati, ai termini dell' art. *191* = 197, allora la intimazione di pagamento può essere ugualmente fatta al capitano; il creditore ha la scelta, per la sua intimazione, o del capitano, o del proprietario del bastimento.

Questa distinzione sembra desunta dalla natura stessa delle cose, ed è propria a rimuovere molte difficoltà. Nel primo caso, l' azione sorge da un

credito non ispecialmente applicabile al bastimento comandato dal capitano; quindi non vi ha alcun dubbio che la intimazione debba esser fatta alla persona o al domicilio del proprietario, dappoichè il capitano non lo rappresenta se non per gli affari direttamente propri del bastimento, e non saprebbe, nei limiti del suo tacito mandato, rispondere ad un precetto che traesse origine da cagioni estranee al corredo del bastimento, al suo racconciamento, alle provvisoni, etc. Ma se poi si tratta di un' azione di questa ultima natura, ogni notificazione e la intimazione istessa può esser fatta al capitano, sopra tutto se il proprietario non è sovra luogo, o se non vi ha un' altra persona munita da lui di facoltà speciali.

Così, nulla sarebbe la procedura fatta dal creditore, il quale, avendo due crediti, l'uno privilegiato e l'altro ordinario, procederebbe in forza del secondo, e notificherebbe la intimazione di pagamento al solo capitano.

Sia detto per la seconda volta, perchè la intimazione fatta al capitano sia validà, fa d'uopo che ne sia l'oggetto un credito del numero di quei che la legge dichiara privilegiati.

Egli è possibile che il proprietario sia assente o in fuga. Allora forza è conformarsi, per la intimazione di pagamento, all'art. *69* § *8* = 164 § 8 del Codice di procedura. Però, se la assenza del propietario fosse dichiarata con una sentenza, la intimazione di pagamento dovrà essere notificata agl' immessi in possesso o all' amministratore legale dei beni dell' assente, secondo le disposizioni dell' art. *134*=140 del Codice civile.

Se il proprietario del bastimento ha il suo domicilio nel regno, ma fuori della sede del tribunale, innanzi al quale dee procedersi per il sequestro, la

intimazione di pagamento debbe egualmente essergli fatta a persona o a domicilio. Noi crediamo, col sig. Delvincourt, che in questo caso non sarebbe buono limitarsi ad una semplice notificazione alla persona del proprio rappresentante o del capitano, siccome per la notificazione del processo-verbale di sequestro, secondo l' art. 201 = 694 del Codice di commercio. La intimazione di pagamento è un atto molto più importante, perchè serve, dal momento della sua notificazione, a mettere in mora il debitore. — (*Vedete il sig. Delvincourt, Institute al dritto com.*, *t.* 2, *p.* 197.)

Infine, se il proprietario è stabilito in paese straniero, fa d' uopo uniformarsi all' art. 69 § 9 = 164 § 9 del Codice di procedura, e far notificare la intimazione di pagamento al domicilio del regio procuratore del tribunale dove è istituita la dimanda.

Fa di mestieri tuttavolta eccettuare da tutti questi casi quello in cui il debitore convenuto avrebbe un domicilio *eletto* con l' atto istesso constitutivo del credito, o con qualunque altro egualmente valido, conformemente all' art. 111 = 116 del Codice civile. L' art. 199 = 692 del Codice di commercio ha voluto meno derogare alle convenzioni che supplire al silenzio delle parti.

SEZIONE IV.

Del Processo-verbale di sequestro.

Il processo-verbale di sequestro debbe essere rivestito di tutte le formalità stabilite per gli atti di citazione, e debbe contenere un reiterato precetto di pagamento, qualora il sequestro

sia fatto nella abitazione del debitore sequestrato. È una regola generale stabilita dall'art. *586* = 676 del Codice di procedura, che applicasi qui siccome a tutti gli altri atti di usciere. Quantunque la legge del commercio non si occupi che delle formalità proprie e particolari al sequestro dei bastimenti, nulladimeno essa non dispensa dalle formalità prescritte dalle leggi di procedura, allorquando non contiene a questo riguardo espresse disposizioni. Per esempio, sebbene il Codice di commercio non ne parli, pure il processo-verbale di sequestro deve enunciare il nome e' l domicilio dell' usciere, e far menzione di due testimoni che debbono accompagnare l' usciere, in conformità dell' art. *585* = 675 del Codice di procedura.

Ma i testimoni necessarî per un processo-verbale di sequestro debbono essi saper firmare, *sotto pena di nullità*? Noi non vediamo che tal quistione sia stata risoluta dalla Corte di cassazione.

L' art. *585* = 675 del Codice di procedura esige imperiosamente che i testimoni firmino l' originale e la copia: la legge vuole adunque che i testimoni sappiano firmare; e siccome si tratta qui di una formalità essenziale, noi non dubitiamo punto che la pena di nullità sia legata alla omissione, ancorchè l'art. *585* = 675 non la pronunzi espressamente.

Del resto, il processo-verbale di sequestro dee contenere esattamente la enunciazione di tutti gli oggetti di cui parla l' art. *200* = 693 del Codice di commercio:

1.° Il nome, la professione e la abitazione del creditore;

2.° Il titolo, in virtù del quale si procede;

3.° La somma di cui si richiede il pagamento;

4.° Il luogo ove il bastimento in sequestro è ancorato;

5.° Il nome e cognome del proprietario, e del capitano;

6.° Il nome, la specie e'l tonnellaggio del bastimento.

Tutto ciò è così ordinato, affinchè coloro, i quali hanno interesse alla vendita del bastimento, possano riconoscerlo.

È d'uopo ancora che il processo-verbale di sequestro faccia menzione della elezione di domicilio del creditore; ma avvertite che l'art. 200=693 esige due elezioni di domicilio, l'una nel luogo ove risiede il tribunale, innanzi a cui la vendita debbe essere effettuata, cioè il tribunale civile della provincia, secondo il parere del Consiglio di stato, approvato il 17 maggio 1809, bullettino n.° 4391, dappoichè i tribunali di commercio non possono conoscere della esecuzione delle loro sentenze, e perchè d'altronde l'art. 204=697 del Codice di commercio richiede la indicazione del nome del patrocinatore del sequestrante. Il ministero dei patrocinatori è proibito nei tribunali di commercio dall' art. 627 = 627 di quel Codice.

L'altra elezione debbe esser fatta nel luogo ove il bastimento è ancorato, indubitatamente a motivo di facilitare le offerte di pagamento.

Queste due elezioni di domicilio non sono alternative; esse debbono andare di unita; ciò risulta dalla congiuntiva *e*. Gli atti di procedura debbono essere intimati al domicilio eletto nel luogo ove risiede il tribunale civile.

L'usciere deve ancora nel processo-verbale di sequestro fare la enunciazione e la descrizione delle scialuppe, degli schifi, attrezzi, ed utensili, delle armi, munizioni e provvisioni.

Ma tutte queste enunciazioni e descrizioni sono mai prescritte sotto pena di nullità? Il Codice di commercio non la pronunzia, ed in ciò esso non è più esigente di quello che lo è il Codice di procedura, per lo pignoramento dei mobili.

Però, se queste enunciazioni e descrizioni non sono state esattamente fatte, ne risulterà egli che gli oggetti di cui è quistione non saranno compresi nel sequestro? Per esempio, se il processo-verbale di sequestro altro non menzionasse se non se *il bastimento, gli attrezzi e gli arredi, le circostanze e gli accessori?*

Valin, su l' art.° 2, del titolo del sequestro, si avvisa che il bastimento essendo stato aggiudicato con tutti i suoi accessori, è nel dritto dell' acquirente di domandare la somministrazione degli attrezzi, degli utensili, etc., comechè non sieno stati mentovati nell' inventario, qualora non siasi fatta alcuna riserva a questo oggetto nel momento della vendita.

Emérigon, Trattato delle assicurazioni, cap. 4, sez. 7, è dello stesso avviso. Secondo la legge 44, *ff de evictionibus*, gli attrezzi, che sono le vele, il cordame, le puleggie, le antenne, le ancore, gli alberi, il timone, e quanto è necessario per la manovra di un bastimento; gli attrezzi, dico, fanno parte del bastimento: *Omnia quae conjuncta navi sunt, veluti gubernacula, malum, antennae, velum, quasi membra navis sunt*; perchè, senza attrezzi, il bastimento è inutile, dice la legge 242, *ff de verborum significatione: quia pleraeque naves, sine malo, antenna, velo, etc., inutiles essent, ideoque partes navis habentur.* È tale ancora la opinione di Luricke, quest. 5, e di Loccenio, *lib. 1, cap. 2, n.° 9.*

Perciò, nel sequestro di un bastimento, non sarebbe assolutamente necessario di far menzione dei suoi attrezzi, poichè essi ne fanno parte, *Quasi membra navis sunt.* Questa menzione non parrebbe indispensabile che nel caso contrario, cioè, qualora si volesse vendere solo lo scafo del bastimento, senza i suoi attrezzi. Nulladimeno, egli è più prudente di far l' inventario degli attrezzi di un bastimento con la maggiore esattezza, perchè s' impedisce con ciò il guardiano di sottrarne impunemente una porzione, e perchè su questo inventario regolansi ordinariamente coloro che si presentano per mettere all' incanto, e per rendersi aggiudicatari del bastimento.

Ma la scialuppa è essa compresa nel sequestro e nella vendita di un bastimento *con i suoi attrezzi?*

Cleirac, della giurisdizione, art. 5, n.° 13, osserva che l' usciere « non deve omettere di far » menzione espressa, e comprendere gli schifi e » le scialuppe, le quali non s' intendono com» prese sotto i termini di arredi, ed accessori, » nè sono poste a calcolo nella vendita del ba» stimento »; egli si appoggia alla legge ultima, *de instructo vel instrumento legato*, la quale dice: *Scapha navis non est instrumentum navis.*

Valin, *loco citato*, prendendo norma dalla stessa legge, osserva pure che la scialuppa ed il suo schifo debbono essere nominati nel processo verbale di sequestro; altrimenti, l' aggiudicatario non potrebbe pretenderli, ed il sequestratario avrebbe la facoltà di disporne, giacchè tali oggetti non fanno parte degli accessori del bastimento.

Ma Emérigon non adotta questa opinione. Paolo, dice egli, aveva deciso l' affermativa. *Si navem cum instrumento emisti, praestari tibi debet scapha navis.*

Labeone fu di contrario sentimento, perchè la scialuppa differisce dal bastimento per la portata soltanto e non per il genere, e perchè l'instrumento di una cosa qualunque debbe essere di un altro genere. *Quod pomponio libro septimo epistolarum placuit.* — (*Vedete la legge ultima già citata, ff de instructo vel instrumento legato.*)

Però, la opinione di Paolo è prevaluta nell'uso; essa è stata seguita da tutti i popoli navigatori. La scialuppa del bastimento, osserva Emérigon, va compresa negli attrezzi del bastimento, perchè è assolutamente necessaria alla navigazione. È lo stesso per lo schifo. — (*Vedete d'altronde Kuricke, quest. 5; Loccenio, lib. 1, cap. 2, n.° 10; Straca, de navibus, part. 2, n.° 14, e Targa, cap. 52, n.° 5, citati da Emérigon, assicurazioni, cap. 6, sez. 7.*)

Non è dunque ugualmente indispensabile, nel sequestro di un bastimento *con i suoi arredi*, il fare espressa menzione della scialuppa e dello schifo. Sotto questa voce *arredi* sono compresi e l'una e l'altro, come parti dei suoi membri e come istrumenti necessari alla sua navigazione. Noi participiamo tanto più volentieri a questa opinione col sig. Delvincourt, in quanto Valin stesso conviene che, nell'uso, la assicurazione del bastimento racchiude di dritto quella della scialuppa e dello schifo.

Valin aggiugne d'altronde che la enunciazione, quando ha luogo, non limita il dritto dell'aggiudicatario agli oggetti enunciati; di modo che, se si trova nel bastimento al momento della vendita maggior numero di arredi di quelli enunciati, l'aggiudicatario ha il diritto di reclamarne la totalità, purchè però non vi fosse formale stipulazione in contrario nella aggiudicazione, perchè, dice que-

sto celebre comentatore, il bastimento è riputato in tutti i casi essere stato aggiudicato con tutti i suoi accessori. Questa decisione, di massima giustizia, è conseguente a quello che abbiamo detto poc' anzi; giacchè, se il difetto di enunciazione non toglie all' aggiudicatario il diritto di reclamare almeno quello che si ritrova nel bastimento, la insofficienza della enunciazione debbe molto meno aver questo effetto. Però, egli è più esatto, a togliere ogni difficoltà, di fare nel sequestro nominativa menzione di tutti gli oggetti.

Noi abbiamo veduto che, nel sequestro di un bastimento, non è assolutamente necessario il mentovare i suoi arredi, poichè essi ne fan parte; sarebbe mai lo stesso dei suoi attrezzi? Se alla voce *arredi* si dà la stessa significazione che alla voce *attrezzi*, la menzione non è di stretta necessità; ma se si vuole con alcuni autori estendere questo significato all' artiglieria del bastimento, allora uopo è farne menzione e nel sequestro e nella vendita, perchè la artiglieria di un bastimento, e le altre munizioni da guerra, non sono indispensabili alla sua navigazione. La artiglieria di un bastimento non va compresa fra le *quasi membra navis*; non può dirsi che senza artiglieria il bastimento sia inutile. La artiglieria non è in alcun modo necessaria per farlo navigare.

Però bisogna osservare che gli *arredi* non vanno sempre confusi col bastimento istesso; a cagion di esempio, nel caso della rivendicazione, quegli che ha somministrato il legname, di cui è costruito il bastimento, non può reclamarlo, perchè il legname somministrato è diventato il bastimento istesso. *Navi tabula cedit*, dice la legge 26, § 1, *ff de acquir. rer. dom.*

Ma se i materiali del bastimento possono es-

serne separati senza distruggerlo, come gli alberi, il cordame, le vele, e le ancore, il somministratore potrà reclamarli con l' azione *ad exhibendum*, secondo la regola generale stabilita dal dritto. (*LL. 6 e 7, ff ad exhibendum ; l. 23, § 5, ff de rei vindicat*). Con più di ragione potranno reclamarsi tali oggetti, se essi ritrovansi fuori del bastimento.—(*Vedete d'altronde Emérigon, contratto a cambio marittimo, cap. 12, sez. 6.*)

Finalmente, col processo-verbale di sequestro, l' usciere deve destinare un guardiano. Ordinariamente si sceglie il guardiano che sta a bordo per invigilare alla conservazione del bastimento, eccettochè non vi sieno ordini di porvene un altro. Il guardiano riceve gli oggetti sequestrati, e sottoscrive il processo-verbale, o pure si fa menzione che egli non può firmare. Se gli lascia incontanente copia del processo-verbale di sequestro.

Conviene qui far osservare la differenza che passa trà l' ultimo paragrafo dell' art. 200 = 693 del Codice di commercio, e l' art. 2, titolo dei sequestri, della Ordinanza del 1681. Questo richiedeva la nomina di un *guardiano solvibile*, espressione che non si trova nel nuovo Codice; essa però è necessariamente sotto intesa, e se la insolvibilità del guardiano incaricato fosse notoria, e se gli oggetti sequestrati fossero stati rapiti, il sequestrante ne sarebbe risponsabile. Ciò che è necessario di prevedere.

SEZIONE V.

Della notificazione del Processo-verbale di sequestro.

Niente di più naturale, osserva Valin, sull' art. 3 del titolo del sequestro, della Ordinanza del 1681, che il notificare al sequestratario il processo-verbale del sequestro del suo bastimento; e questa formalità è sì essenziale, che la omissione di essa porterebbe seco la nullità di tutta la procedura; questa notificazione al sequestratario dee indicare i giorni in cui avranno luogo i bandi e le pubblicazioni.

Se il proprietario del bastimento sequestrato abita nella provincia della sede del tribunale, il sequestrante debbe notificargli, nello spazio di tre giorni, copia del processo-verbale di sequestro, e farlo citare davanti al tribunale, per veder procedere alla vendita delle cose sequestrate.

Se il proprietario non è domiciliato nella provincia della sede del tribunale, le notificazioni e le citazioni gli son fatte in persona del capitano del bastimento sequestrato, o, in sua assenza, a quello che rappresenta il proprietario o il capitano, ed allora ai tre giorni già enunciati si aggiugnerà un giorno per ogni quindici miglia di distanza dal suo domicilio.

Se egli è straniero e dimorante fuori del regno, le citazioni sono notificate siccome è prescritto dal Codice di procedura civile, art. 69=164.

Bisogna far molta attenzione che, con l' art. 201 = 694, il Codice di commercio, del pari che la Ordinanza della marina, prevede principalmente due casi: 1.° quando il proprietario

abita nella sede del tribunale, innanzi al quale dee procedersi alla vendita; 2.° quando abita fuori di tal sede.

Nel primo caso, il processo-verbale del sequestro debbe essergli notificato nei tre giorni dalla sua data, con citazione a comparire davanti al tribunale, per veder procedere alla vendita delle cose sequestrate. Questa notificazione debbe essere fatta a persona o a domicilio, e debbe aver luogo nei termini ordinari, purchè non siasi ottenuto dal presidente di citare a breve termine. Questa notificazione dee inoltre contenere la costituzione di patrocinatore.

Siccome tale notificazione deve seguire nello spazio di tre giorni, egli è essenziale il far osservare che questo termine non incomincia a decorrere che il giorno susseguente al sequestro, dappoichè non contasi mai il giorno stesso: *Dies termini non computatur in termino.*

Nel secondo caso, cioè, se la parte sequestrata non abita nella provincia della sede del tribunale, la legge fa eccezione alla regola generale della procedura (*art.* 68 = 162 *del Codice di procedura*), secondo la quale le notificazioni sarebbero da farsi al vero domicilio del proprietario. Qui, essa permette di farlo al capitano del bastimento, e, in sua assenza, a colui che rappresenta il proprietario.

La legge dice *alla persona* : segue forse da ciò che la notificazione debba necessariamente esser fatta al capitano o al rappresentante, parlando alla sua persona, e che la notificazione medesima non possa valevolmente essere lasciata al loro domicilio ? Il sig. Laporte non la sente così, poichè, dice egli, il Codice di commercio non sembra adoprare la voce *persona* che per opposizione al termine *proprietario.*

Simile ragione ne pare tutt' altro che decisiva; ed al contrario sembrerebbe, che tale formalità sia imposta dal legislatore, appunto perchè il proprietario non è nella provincia, e che d' altronde indispensabile si rende che egli abbia cognizione del sequestro del suo bastimento. In fatto, la legge più non parla di domicilio, come nel primo caso, relativamente alla notificazione da farsi al proprietario; essa contiene testualmente, che *le notificazioni e le citazioni sono a lui fatte nella persona del capitano, etc.* Il proprietario dee adunque ricevere le notificazioni nella persona stessa del suo capitano o del suo rappresentante. La voce *persona* è stata adoperata, a nostro avviso, con tanta maggiore intenzione, in quanto un capitano, sino a che è capitano, non ha il suo domicilio se non a bordo, e che 'l suo domicilio ordinario è il più delle volte fuori della provincia.

I signori Delvincourt e Laporte hanno creduto scorgere un errore di compilazione negli ultimi termini del § 2. dell' art. *201* = 694. Esso porta che « la dilazione di tre giorni è aumentata di un » giorno per ogni quindici miglia di distanza dal » suo domicilio. » Qui il legislatore intende egli parlare del *termine di tre giorni*, che dovrebbe, in questo caso, essere aumentato di un giorno per ogni quindici miglia, per notificare il processo-verbale di sequestro, ovvero, *della dilazione accordata al sequestratario*, per comparire in forza della citazione?.... La compilazione di questo articolo, confessiamlo pure, offre un certo che di oscuro. Però, noi crediamo che la aumentazione di termine, di cui è quistione, non è fissata che nel caso in cui il proprietario non ha il suo domicilio nella provincia della sede del tribunale, e che, per questa ragione, la notifica-

zione del sequestro è fatta alla persona del capitano o del rappresentante del proprietario. Ed allora è giusto di dare a questi ultimi il tempo necessario per informare il proprietario del bastimento, e dargli comunicazione della citazione che hanno ricevuto per lui. Una aumentazione di tempo si rendea adunque indispensabile per riferire la citazione, ed in seguito per comparire in forza di tale citazione. La aumentazione di termine è tutta nell' interesse della persona citata.

Del resto, tutt'altro è dello straniero assente, giacchè nel suo paese si rende malagevole tanto la notificazione del sequestro, quanto il precetto di pagamento. Onde è che la legge dice « se egli » è straniero e dimorante fuori del regno, le ci- » tazioni e le notificazioni sono fatte a tenore » dell' art. 69 = 164 del Codice di procedura », cioè, al domicilio del regio procuratore presso il tribunale dove è istituita la dimanda; e ciò, sotto pena di nullità, secondo l' art. 70 = 165 dello stesso Codice.

Si è chiesto, se uno straniero può essere citato nel regno, nel luogo della sua attuale residenza, che ha egli stesso indicata con atti intimati. L' affermativa è stata giudicata dalla Corte di cassazione di Francia, il 27 giugno 1809. — (*Denevers e Duprat*, *1809*, p. 114 *del supplimento.*)

Il nuovo Codice di commercio, del pari che la Ordinanza del 1681, non parla del caso in cui, non abitando il proprietario nella provincia della sede del tribunale, il bastimento non ha padrone, capitano, guardiano o rappresentante stabilito. Allora niun dubbio che debbansi fare le citazioni al sequestratario, al suo vero domicilio, e, se non se ne conosce alcuno, uopo è conformarsi alle disposizioni dell' art. 69 = 164 del Codice di procedura.

Tali formalità, d'altronde, sono comuni a tutti i crediti che possono servir di base al sequestro; esse sono egualmente comuni ai sequestri di tutti i *bastimenti o altri legni di mare*, qualunque siasi la loro natura o la loro portata.

SEZIONE VI.

Dei bandi e delle pubblicazioni per pervenire alla vendita dei bastimenti, il cui tonnellaggio è maggiore di dieci tonnellate.

La vendita dei bastimenti e degli altri legni di mare non può esser fatta che alla udienza del tribunale; ma le formalità cambiano a seconda del tonnellaggio del bastimento.

Se il sequestro ha per oggetto un bastimento, il cui tonnellaggio sia maggiore di dieci tonnellate, si faranno tre bandi e tre pubblicazioni delle cose che si espongono in vendita.

I bandi e le pubblicazioni saranno fatte consecutivamente, di otto in otto giorni, alla borsa e nella principale piazza pubblica del luogo ove il bastimento è ancorato.

Ne sarà inserito avviso in uno dei giornali che stampansi nel luogo ove risiede il tribunale avanti a cui si mena innanzi la esecuzione.

Queste formalità prescritte dall'art. 202=695 del Codice di commercio derogano del tutto alle disposizioni dell'art. 620=711 del Codice di procedura, e debbono essere esattamente osservate. Vero è che la legge non pronunzia la nullità della mancanza della loro esecuzione; ma se si pon mente che esse sono, in questo caso, la salvaguardia della proprietà, si vedrà di quanta importanza sia l'osservarle rigorosamente.

Nella antica legislazione, attestata da Cleirac, si richiedevano quattro bandi; ma la Ordinanza del 1681 ne esigeva solamente tre, ed il nuovo Codice ha adottato tale disposizione.

I bandi e le pubblicazioni non debbono incominciare che dopo la notificazione del sequestro e la assegnazione al proprietario di essere presente alla vendita; ma nulla denota al presente, che debba attendersi il termine della assegnazione, siccome nulla lo indicava altra volta.

Il bando è una pubblicazione o lettura ad alta voce del sequestro, che si fa dall' usciere, il quale dee formarne processo-verbale. La Ordinanza della marina, tit. 14, art. 4, lib. 1, voleva che i bandi e le pubblicazioni fossero fatte per tre domeniche consecutive; ma il Codice di commercio dice soltanto che esse saranno fatte *consecutivamente di otto in otto giorni*, senza designare i giorni; di modo che i giorni sono indifferenti.

Il Codice di commercio vuole inoltre, cosa che non esigeva la Ordinanza, che l'estratto di ogni bando sia inserito in uno dei giornali che si stampano nel luogo ove risiede il tribunale avanti a cui si procede alla esecuzione, e se ivi non esistono giornali, in uno di quelli che si stampano nella provincia. Ma se non si stampa alcun giornale in tutta la estensione della provincia, non sembra che vi sia l' obbligo di ricorrere a quelli delle provincie vicine. Questa precauzione, nulladimeno, non potrebbe essere che vantaggiosa alla vendita del bastimento, e conseguentemente all'interesse dei creditori.

Comechè la legge non richieda che si produca la pruova della inserzione dei bandi nei giornali pubblici, ciò non ostante a noi sembra che il sequestrante debba giustificare che essa ha avuto

luogo, o che almeno siasi richiesta; altrimenti, la disposizione della legge altro non sarebbe se non un precetto senza forza, che si potrebbe impunemente trasandare, e non si adempirebbe alla intenzione del legislatore, il quale vuole in simil caso la maggiore pubblicità possibile, a cagione dell'interesse di tutti i creditori.

SEZIONE VII.

Della affissione dei cartelli.

L' art. 203=696 del Codice di commercio richiede che, nei due giorni successivi a ciascun bando ed a ciascuna pubblicazione, sieno affissi dei cartelli,

1.° All'albero maestro del bastimento sequestrato;

2.° Alla porta principale del tribunale avanti a cui si procede;

3.° Nella pubblica piazza e su la strada del porto, ove il bastimento è ancorato;

4.° Alla borsa del commercio.

La Ordinanza della marina, art. 4 del titolo dei sequestri, prescriveva anche simili cartelli; ma voleva che fossero fatti il giorno susseguente, in vece che la legge nuova ingiugne *nei due giorni* consecutivi a ciascun bando ed a ciascuna pubblicazione: dal che siegue che i cartelli possono essere affissi *il giorno stesso* di ogni bando. La Ordinanza della marina richiedeva pure che si ponesse un cartello alla porta della chiesa; ciò non è più necessario.

Oltra i cartelli all' albero maestro, alla porta del tribunale, nella piazza pubblica e su la strada del porto, il Codice vuole che ne sia af-

fisso uno alla borsa del commercio. Ciò suppone che esista una borsa, sia nel luogo ove il bastimento è ancorato, sia nel luogo dove risiede il tribunale avanti al quale si procede alla vendita: la legge non può chiedere l' impossibile; ma, in questo caso, fa di mestieri provare in forma legale la non esistenza di una borsa di commercio.

Il sig. Delvincourt, t. 2, p. 200, è di avviso che sia sufficiente una sola affissione, quantunque vi sieno tre pubblicazioni, e cita Valin, su l' art. 9, titolo del sequestro. È questo, a parer nostro, un errore che è sfuggito alla sagacità di così dotto professore. L' art. 203 = 696 del Codice di commercio dice che, « nei due » giorni consecutivi ad *ogni* bando e pubblica» zione, saranno affissi dei cartelli, etc. » Ora, se dei cartelli debbono essere affissi nei due giorni consecutivi a *ciascun bando*, siccome vi hà dei bandi per tre volte, così debbono pure, per tre diverse volte, essere affissi dei cartelli.

D' altronde, Valin non parla, *loco citato*, che della aggiudicazione delle barche e degli altri legni di mare al di sotto di *dieci tonnellate*, per la quale la Ordinanza del 1681 non richiedeva neanche affissione. « Non si parla di affis» sione, dice Valin, però mi sembra regolare che » ve ne sia almeno una, etc. » Il suo parere è stato seguito dal legislatore del nuovo Codice di commercio, siccome il vedremo nella sezione 11 di questo titolo; ma le formalità prescritte per questa specie di aggiudicazione sono particolari e diverse da quelle prescritte dall' art. 203=696.

SEZIONE VIII.

Delle indicazioni che debbono farsi nei bandi, nelle pubblicazioni e nei cartelli.

I bandi, le pubblicazioni ed i cartelli debbono, ai termini dell' art. 204=697, indicare il nome, la professione e la abitazione dell' attore, come anche il nome del suo patrocinatore; i titoli, in virtù dei quali si procede alla vendita; la somma dovuta; la elezione di domicilio fatta dal sequestrante nel luogo dove risiede il tribunale civile, e nel luogo ove il bastimento è ancorato; il nome e'l domicilio del proprietario del bastimento sequestrato; il nome ed il tonnellaggio del bastimento; il nome del capitano; se il bastimento è ancorato o si sta armando; il luogo dove si trova aver dato fondo o galleggiando; la prima offerta; infine, i giorni di udienza in cui si farà l' incanto.

Siccome, osserva Valin, su l' art. 5, tit. del sequestro della Ordinanza del 1581, il processo-verbale del sequestro reale del bastimento, e la citazione che per conseguenza è fatta al sequestratario, debbono disegnare i giorni in cui si faranno i bandi e le pubblicazioni, così del pari le pubblicazioni ed i cartelli debbono indicare i giorni di udienza in cui si procederà all' incanto.

A noi pare che sarebbe stato più convenevole il richiedere la indicazione della specie del bastimento. In materia di assicurazione, l'art. 332=523 richiede tale indicazione; ciò che è più del semplice nome e tonnellaggio.

Queste voci, *dato fondo o galleggiando*, mo-

strano che non è necessario che un bastimento sia ancorato nel porto, per poter essere valevolmente sequestrato, e che può esserlo ugualmente benchè galleggiando, cioè fuori del porto, essendo a galla su le sue ancore.—(*Vedete Valin, l. co citato.*)

Del resto, le disposizioni dell' art. 204 = 697 sono così chiare, e le formalità che richiede, talmente circostanziate, che esso non ha di bisogno di grandi spiegazioni. Si domanderà, senza dubbio, se la mancanza di alcune di tali formalità sarebbe motivo di nullità. Noi crediamo che essa vizierebbe la procedura, perchè queste formalità, a contare dal precetto, sono prescritte come necessarie per rendere noto il sequestro, e per annunciare al pubblico la prossima vendita del bastimento, con delle sufficienti indicazioni per riconoscerlo.

I signori Pardessus e Laporte sono di avviso che la natura e l' oggetto di tali formalità bastano per indicare che esse sono prescritte sotto pena di nullità.—(*Vedete il sig. Pardessus, t. 2, p. 21 e 22; ed il sig. Laporte, su l' art. 204 = 627 del Codice di commercio.*)

Però il Codice di commercio serba anche il silenzio a questo riguardo, ed in ciò non sembra essere più esigente del Codice di procedura, per il pignoramento dei mobili: la legge non parla di nullità, che per la omissione delle formalità stabilite per il pignoramento degl'immobili.—(*Vedete l' art. 717 = 801 del Codice di procedura.*)

SEZIONE IX.

Dell' Incanto.

Deriva dagli art. 204 = 697 e 205 = 698 del Codice di commercio, che, prima d'incominciare

i bandi, le pubblicazioni e gli affissi, uopo è chiedere al tribunale la sua ordinanza indicante i giorni in cui si farà l' incanto, onde poterlo annunciare con bandi ed affissi. Perciò, si presenta, prima di tutto, una dimanda al tribunale, *il quale fissa tali giorni di udienza.*

Si era fatto osservare ai compilatori del Codice di commercio che sarebbe stato più convenevole, per dare a questo atto tutta la pubblicità che sembra richiedere, che la vendita si fosse fatta alla udienza pubblica, innanzi all' intero tribunale. Simile osservazione non essendo stata accolta, ne siegue che qualunque altro giorno, fuorchè quello delle udienze, è utile per procedersi all' incanto ed alla aggiudicazione.

Dopo il primo bando, si procederà all' incanto il giorno indicato nel cartello.

Il giudice destinato di ufficio per la vendita, dice l' art. 205 = 698, continua a ricevere le offerte dopo ciascun bando, di otto in otto giorni, ad un giorno certo fissato di suo ordine.

Le offerte possono esser fatte da qualunque persona cognita e solvibile, nelle forme ordinarie.

Se la legge vuole che, dopo il primo bando, si ricevano le offerte il giorno indicato nel cartello, altro oggetto essa non ha se non di agevolare quelle che potrebbero esser fatte dai marini, dai negozianti e commercianti, che sono di passaggio nel luogo. Lo spirito del Codice è lo stesso: esso richiede ovunque la celerità, che è l' anima del commercio.

Valin, su l' art. 6 del titolo del sequestro, osserva che, a cagione della rapidità di questa procedura, ed a motivo che questi bandi, in materia di sequestro di bastimenti, non sono suggetti a confiscazione, egli è necessario di noti-

ficarli, a misura che si fanno, alla parte sequestrata, come ancora di notificare i giudizi che ne danno atto e che pronunciano le dilazioni, con assegnazione per procedere in conseguenza. Ciò pare giusto, ma la nuova legge non si spiega a tal riguardo: donde siegue che questa notificazione non è assolutamente indispensabile.

SEZIONE X.

Della Aggiudicazione.

Il legislatore ha racchiuso nell' art. 206=699 del Codice di commercio le disposizioni degli art. 7 e 8 della Ordinanza della marina, titolo del sequestro. Tutto quello che la nuova legge richiede al di là della Ordinanza della marina, consiste nel volere che la aggiudicazione si faccia *ad estinzione di candela*. È necessario, in conseguenza, accendere delle candele come per la vendita degl' immobili, in conformità degli art. 707 = 791 e 708 = 792 del Codice di procedura.

Ma la aggiudicazione del bastimento debbe subito esser fatta dopo il terzo bando, *senza altra formalità*, al maggiore ed ultimo offerente, cioè, senza osservare le altre formalità prescritte per la vendita degl' immobili per sentenza.

« Dopo il terzo bando, dice l'art. 206=699,
» la aggiudicazione è fatta al maggiore ed ulti-
» mo offerente, *ad estinzione di candela*, senza
» altra formalità ».

« Il giudice incaricato di uffizio può concedere
» una o due dilazioni, ciascuna di otto giorni.
» Queste sono pubblicate ed affisse ».

Quantunque la aggiudicazione debba esser fatta

subito dopo il terzo bando, nulladimeno ciò non toglie alla parte sequestrata il diritto di proporre le nullità del sequestro e dei bandi, se ve ne sono, purchè lo faccia prima della aggiudicazione. Fa d' uopo allora che l'intero tribunale vi deliberi sommariamente alla pubblica udienza. Se le nullità sono rigettate, si procede oltre alla aggiudicazione, sia alla stessa udienza, sia nel giorno che sarà indicato dal tribunale, non ostante l' appello che sarebbe prodotto dalla parte sequestrata, con obbligo, per parte del sequestrante, di dare buona e sufficiente cauzione, per esser mallevadore dell' evento.

Vero è che, in materia di sequestro reale d'immobili, è forza cedere all' appello interposto dalla sentenza di aggiudicazione, e che non si può continuare la vendita, in pregiudizio dell' appello; ben diverso in ciò è il sequestro e la vendita dei mobili. Ora, qui si tratta della vendita di un mobile, poichè un bastimento è considerato mobile sotto qualunque rapporto. Se i bastimenti sono soggetti ad essere realmente sequestrati, e ad essere venduti con sentenza, ciò è solo a motivo della importanza del loro oggetto; la loro natura non è perciò cangiata. La legge ha voluto che si osservassero certune formalità prima di farne la vendita. Ma, mediante l' adempimento di queste formalità particolari, osserva Valin, tutto rimane nei termini del dritto comune concernente le vendite giudiziarie di mobili. D' altronde, la legge ha estremamente semplicizzata ed abbreviata la procedura necessaria per pervenire alla vendita di un bastimento, a fine di evitare la lungheria, cotanto nociva al commercio. Il suo oggetto anderebbe a vòto, se l' appello potesse sospendere la vendi-

ta. — (*Vedete Valin, su l'art. 7, del sequestro*).

Il Codice di commercio, del pari che la Ordinanza del 1681, permette al giudice incaricato, nel tempo della aggiudicazione, di concedere *una o due dilazioni*, di otto in otto giorni, che saranno pubblicate ed affisse. L'uso, dice Valin, su l'art. 8, titolo del sequestro, di accordare una o due dilazioni, dopo le offerte fatte su l'ultimo bando, si è talmente introdotto, che coloro, i quali si presentano per divenire aggiudicatari, non fanno mai vere offerte se non se in quel tempo; di maniera che ciò che, nel principio, erasi praticato qual grazia, in favore della parte sequestrata, è divenuto in qualche modo di necessità.

Del resto, non è assolutamente necessario che tali dilazioni sieno richieste, il giudice può ordinarle di ufficio, se vede che il bastimento non è stato a un dipresso portato al suo vero valore.

Ma il giudice incaricato può egli concedere o ordinare più di due dilazioni? Noi, contra l'avviso di Valin, pensiamo che il giudice non possa assolutamente farlo, nè di uffizio, nè tampoco su la dimanda che ne sarebbe fatta dal sequestrante o dagli opponenti, perchè i termini della legge nuova sembrano direttamente opporvisi.

Il giudice *potrà concedere una o due dilazioni*, dice la legge: dunque egli non ha il potere di accordarne un numero maggiore; altrimenti, non si saprebbe più quale è il termine. D'altronde, siccome ciascuna di tali dilazioni debbe essere pubblicata ed affissa, troppo considerevoli sarebbero le spese, e la procedura troppo nuociva alla celerità delle operazioni commerciali, inconvenienti, tutti e due, che la legge ha voluto evitare. Da un'altra parte, potrebbe avvenire

che, alla nuova pubblicazione di vendita, nel giorno indicato dalla terza dilazione, le offerte non giungessero a quelle fatte dall' ultimo offerente, al quale sarebbe stata negata la aggiudicazione. In questo caso, non si potrebbe costrignere l'ultimo offerente a stare alla sua offerta, perchè, non aspettandosi egli ad una terza dilazione, questa non poteva essere accordata in suo pregiudizio. Ed allora, quale imbarazzo! chi mai soffrirebbe la perdita e le indennità, se mai ne fossero dovute?

Ciò ne mena ad esaminare la quistione se, nel caso delle due dilazioni autorizzate dalla legge, l' ultimo offerente poteva opporsi alla dilazione e domandare la aggiudicazione assoluta, con dichiarazione che altrimenti ritererebbe la sua offerta.

Il sig. Locré, su l' art. 206 = 699 del Codice, sembra stare per l' affermativa; ma noi crediamo al contrario, con Valin, che, trattandosi di una dilazione del numero delle due concesse dalla legge, sia essa richiesta dall' attore, sia ordinata di uffizio dal giudice, non vi ha dubbio alcuno che l' ultimo offerente debba conformarvisi e soffrirla, senza poter ritrattare la sua offerta, perchè doveva attendersi alla dilazione fondata su la autorizzazione della legge. — (*Vedete Valin su l' art. 8, tit. del sequestro*).

Nel giorno destinato dalla ultima dilazione, la aggiudicazione si fa alla udienza a vantaggio del maggiore ed ultimo offerente. Tale aggiudicazione è diffinitiva. Non si ammette, a tal riguardo, la offerta del sesto alla cancelleria, siccome vien permesso per gl' immobili dall' art. 710 = 794 del Codice di procedura.

SEZIONE XI.

Delle Formalità per la Aggiudicazione dei Bastimenti della portata di dieci tonnellate, o meno.

Fin qui, noi di altro non abbiamo parlato se non se delle formalità necessarie per la vendita e la aggiudicazione dei bastimenti al di sopra di dieci tonnellate; ma siccome i bastimenti, le barche, i battelli, che non oltrepassano la portata di dieci tonnellate, formano un oggetto poco considerabile, in paragone dei bastimenti di una maggior portata, il Codice di commercio, ad imitazione della Ordinanza della marina, art. 9, titolo del sequestro, ha creduto conveniente di non prescrivere, per la vendita e la aggiudicazione di tali bastimenti, le medesime formalità prescritte per la vendita dei grandi bastimenti.

Così, secondo l' art. 207 = 700 del Codice di commercio, se il sequestro cade sovra barche, scialuppe ed altri bastimenti della portata di dieci tonnellate o meno, la aggiudicazione sarà fatta alla udienza, dopo la pubblicazione in piazza, per tre giorni consecutivi, con un cartello all' albero, o in mancanza, ad altro luogo visibile del bastimento, ed alla porta del tribunale. Del resto, la vendita non può aver effetto se non dopo lo spazio di otto giorni interi, da computarsi dal dì della intimazione del sequestro.

Le antiche usanze e consuetudini dei marini avevano consagrato questa pratica, che si osserva, dice Cleirac (*Giurisdizione della marina*), nei porti di Bordeaux, di Rouen, etc. La Ordi-

nanza del 1681 non parlava di *cartello*, ma Valin lo consigliava, ed il Codice di commercio, giusta il suo avviso, lo impone.

Osservate che, sebbene vi sieno tre pubblicazioni a tre diversi giorni consecutivi, pur nondimeno non vi abbisogna che un sol cartello; solo in singolare la legge adopera la voce *cartello*.

Del resto, risulta dall' art. 207 = 700 che non si tratta punto di ricevere le offerte da una pubblicazione all' altra, ma solo nel giorno di udienza indicato dai bandi e dalle pubblicazioni per la vendita.

Risulta di più che tutte queste formalità sono una derogazione all' art. 620 = 711 del Codice di procedura.

In fatti, l' art. 620 = 711 del Codice di procedura contiene: « Se si tratta di barche, schifi » ed altri bastimenti di mare, della portata di » dieci tonnellate o di meno; di barchette, di chiatte, di battelli e di altri legni di fiume, etc, » sarà proceduto alla loro aggiudicazione su le » spiagge, nei porti e su le strade dei porti ove » si ritrovano ». Il Codice di commercio, al contrario, vuole che tale aggiudicazione si faccia alla udienza.

Ma il giudice potrebbe egli in questo caso accordar *dilazione*, come lo può nel caso dell' art. 206 = 699 ? Valin è per l' affermativa. Tuttavolta, ciò può oggidì sembrar dubbioso, perchè, non solo la legge non concede simile facoltà, ma uopo sarebbe far affigere tali dilazioni, il che causerebbe delle spese.

Però si può dire che la disposizione dell' articolo 206 = 699 è perfettamente applicabile alla specie, e che l' un articolo non è in urto con l' altro. Nel quale caso noi crediamo sempre che

le dilazioni non potrebbero essere che di un giorno all' altro, prendendo argomento dal perchè le pubblicazioni si fanno da un giorno all' altro, e dal perchè nell' art. 206 = 699, le dilazioni hanno luogo di otto in otto giorni, essendo le pubblicazioni di otto in otto giorni.

Allorquando, nel tempo istesso, si sequestra un bastimento della portata di dieci tonnellate o meno, ed un altro di maggior portata, amendue del medesimo proprietario, è conveniente di sottoporli entrambi alle formalità richieste per i più grandi bastimenti, senza che si dia luogo a divisione. Il bastimento minore segue in questo caso la sorte del maggiore.

SEZIONE XII.

La Aggiudicazione del Bastimento fa cessare le funzioni del capitano, ec.

Sotto l' imperio della antica legislazione nautica, si risguardava il comando di un bastimento come un dritto inerente al bastimento istesso, suscettibile di sequestro sul capo del comandante, anche perchè era di uso di non eligere per padrone che uno dei proprietari del bastimento; a quale effetto il padrone era chiamato *consocio*, e non poteva essere rivocato dai suoi comproprietari, nè essere destituito, che in caso di abuso o di prevaricazione per parte sua. — (*Vedete le note 3 e 4 sul primo dei Giudizi di Oleron*).

Questa usanza antica fu cangiata dall' art. 13 del titolo del sequestro della Ordinanza del 1681, il quale stabilì che il comando del bastimento non poteva essere nè sequestrato, nè venduto.

La stessa Ordinanza decise anche, su l' articolo 4, titolo 8 del libro 2, che il padrone, benchè interessato al bastimento, poteva essere congedato dagli altri proprietari, i quali però debbono, a sua richiesta, rimborsargli la porzione sul bastimento. L' aggiudicatario fu adunque libero di conservare il padrone o di congedarlo a suo piacere, senza che questi avesse nulla a dire, nè nulla a pretendere contro a lui, salva la sua azione per indennizzazione.

In fatti, il padrone o capitano non ha, in tal qualità, alcun diritto sul bastimento; egli è semplicemente commesso dal proprietario a comandarlo. Simile incarico è puramente volontario e personale. Tosto che, con la vendita, il bastimento passa ad un altro proprietario, l'incarico non può più aver effetto; l' aggiudicatario può conservare il capitano, e può del pari licenziarlo.

Il Codice di commercio ha di bel nuovo consagrato questi principî, dicendo, nell' art. 208=701 che la aggiudicazione fa cessare le funzioni del capitano; ma siccome egli perde il comando per fatto o per colpa del proprietario, che lo avea nominato padrone, così tanto la nuova quanto la antica legge gli accorda la azione per indennizzazione *contra chi di dritto.*

Ed è perciò che, in tal caso, l' art. 208=701 vuole una indennizzazione per il capitano. Questa indennizzazione debbe essere proporzionata al danno che egli soffre. Essa sarà dunque più o meno considerabile, a seconda delle circostanze, e dovrà essere determinata in relazione della perdita reale ed effettiva del capitano.

Alcuni giureconsulti hanno creduto scorgere una specie di antinomia tra l' art. 208=701 e

l' art. $218 = 205$, il quale dice « che il pro-
» prietario può congedare il capitano, e che non
» vi è luogo ad indennità, se non vi è conven-
» zione per iscritto ».

Nella specie di tale art. $218 = 205$, il proprietario si serve del suo diritto di mandante verso il suo mandatario; è questo un atto della sua volontà, di cui non è in obbligo di far giudicare i motivi. Ma qui il proprietario sequestrato non esercita un diritto; egli lascia il capitano esposto ad una forza maggiore, la quale è il risultamento della inconseguenza, della imperizia, e forse della mala condotta del proprietario medesimo. Non è, a propriamente dire, il proprietario che rivoca il capitano; non è la sua volontà, è la sua colpa; è adunque giusto che quegli, che si trova *tolto* in tal modo, sia indennizzato delle conseguenze di una colpa, di cui egli è la vittima.

È principio certo che, se il mandatario è tenuto della propria colpa, il mandante è ugualmente tenuto della sua. Egli è fuor di dubbio che un armatore carico di debiti, il quale dà il suo bastimento a comandare ad un capitano, deve indennizzar costui dei profitti che poteva sperare nella progettata spedizione, tosto che tale spedizione non ha luogo per effetto delle sue cattive speculazioni.

Siccome qui la indennizzazione è dovuta al capitano in vece degli stipendi e dei lucri che si speravano da un viaggio che è interrotto per colpa del proprietario, così questa indennizzazione porta con se il privilegio sul corpo del bastimento, in conformità del n.° 6 dell' art. $191 = 196$. In questa ipotesi, il capitano ha la sua azione, prima verso l' armatore, ed indi sul bastimento, o, a

sua scelta, sopra entrambi, per la ragione che, nel commercio, la solidalità è di dritto. — (*Vedete il sig. Boucher, su l' art. 208 = 701 del Codice di commercio, e Emérigon, tit. 2, p. 369*).

Oltre ai proprietari del bastimento, la legge con queste parole, *contra chi di dritto*, riserba ancora al capitano la sua azione contra qualunque altro, se vi è luogo: per esempio, contra i mallevadori che egli avrebbe potuto pretendere, o pur contra un sequestrante senza dritto, il quale avrebbe fatto mancare o ritardare il viaggio con un sequestro ed una vendita giudicati indebitamente fatti, etc.

Del resto, in ogni caso, se il capitano è comproprietario del bastimento, egli può addimandare la esecuzione dell' art. 219 = 206, che gli dà la facoltà di rinunciare alla comproprietà, e di esigere il rimborso del capitale corrispondente, da determinarsi per mezzo di periti scelti di accordo, o nominati di officio. — (*Vedete quello che si è detto a questo riguardo, alla sezione 4, tit. 3, qui appresso*).

SEZIONE XIII.

Del tempo in cui debbe pagarsi il prezzo della aggiudicazione dei Bastimenti.

Secondo le disposizioni dell' art. 209 = 702 del Codice, e qualunque siasi la tonnellata del bastimento, l' aggiudicatario è tenuto di pagare il prezzo della sua aggiudicazione nello spazio di ventiquattro ore, o di consegnarlo, senza spese, alla cancelleria del tribunale di commercio, o del tribunale di prima istanza che ne fa le veci, se non vi fosse tribunale di commercio, sotto

pena di esservi astretto con l' arresto personale. In mancanza di pagamento o di consegnazione, il bastimento è di nuovo esposto in vendita, ed aggiudicato *tre giorni* dopo una nuova pubblicazione, a danno dell' aggiudicatario, il quale viene astretto anche con l' arresto personale al pagamento di ciò che manca, dei danni-interessi e delle spese.

Questo articolo è di rigore, siccome lo era quello, di cui è una ripetizione, cioè il 10 del titolo 14 del lib. 1 della Ordinanza del 1681; fa d' uopo che le obbligazioni commerciali, sopra tutto quelle di cui si può prevedere le conseguenze, sieno eseguite rigorosamente, e con la massima celerità.

Per accelerare appunto le operazioni commerciali, la consegnazione dee farsi al tribunale di commercio, e senza spese, con una eccezione alla regola ordinaria, secondo la quale le consegnazioni di somme di danaro debbono esser fatte alla cassa di ammortizzazione, o nelle mani di uno dei suoi incaricati.

Per questa medesima veduta, la consegnazione debbe aver luogo nel giro di ore ventiquattro. Parrebbe qui esistere una specie di contraddizione fra le disposizioni di questo articolo, il quale esige che l' aggiudicatario paghi o depositi dentro il termine di ore ventiquattro, e l'art. 212=705, il quale vuole che le opposizioni alla consegnazione del prezzo sieno ricevute durante tre giorni dopo quello della aggiudicazione. In fatti, pare, a prima giunta, che, se io deggio pagare tra le ventiquattro ore, le opposizioni alla consegnazione di ciò che io debbo, fatte nei tre giorni consecutivi a quello della aggiudicazione, possono essere inutili e di niun effetto. Una opposizione

13

fatta il secondo o il terzo giorno non può rendere non valido un pagamento, che sarà stato fatto legalmente il primo giorno, cioè, nelle ventiquattro ore.

Noi non diremo, col sig. Delvincourt, che, per intendere queste diverse disposizioni, necessario si rende il sapere che, secondo l'uso stabilito negli ammiragliati, il giudice ordinava di pagare il danaro della vendita al sequestrante, per essere da questo distribuito a chi di dritto; che non si voleva nè si vuole pure attualmente che veruna cosa possa impedire l'aggiudicatario di pagare, etc. Se questa usanza aveva luogo negli antichi ammiragliati, essa non si eseguiva mai nel caso di una vendita di un bastimento per sentenza, siccome lo fa osservare Valin, sù l'art. 18 del titolo del sequestro, ma soltanto nelle altre vendite giudiziarie. « Siccome tali vendite, » dice Valin, si fanno quasi sempre ad istanza » di qualche negoziante o armatore, l'uso è di » dichiarare, per mezzo della ordinanza del giu- » dice, in cui sta il permesso di vendere, e per » mezzo dei cartelli, che il danaro provegnente » dalla vendita sarà pagato nelle mani dell'at- » tore o sequestrante, per essere distribuito a chi » apparterrà ».

Noi faremo adunque osservare che qui la legge dà all'aggiudicatario due mezzi per liberarsi, o di pagare o di consegnare il prezzo. A sua scelta sta quello dei due mezzi, che egli crederà più efficace ad operare la sua liberazione. Se crede non aver a temere opposizione nei tre giorni dopo la sua aggiudicazione, allora può pagare. Se teme al contrario qualche opposizione, deve consegnare il prezzo. Egli ha, in tutti i casi, la facoltà, o di pagare o di consegnare il prezzo. A liberarsi

esso ha questa alternativa in suo potere; ma debbe farne uso fra le ventiquattro ore. Tale è, a nostro credere, lo spirito del legislatore, e il nuovo Codice non presenta maggior contraddizione di quella che ne presentava la Ordinanza del 1681, la quale conteneva le medesime disposizioni.

In qualunque vendita giudiziaria, l'aggiudicatario può essere astretto con l'arresto personale al pagamento del prezzo della sua aggiudicazione. Perciò, se egli manca di operare la sua liberazione col pagamento o col deposito, tra le ventiquattro ore, può esservi astretto e con l'arresto personale e col sequestro dei suoi beni. Ma, siccome la procedura a questo riguardo potrebbe esser lunga, così il sequestrante, independentemente da tale procedura, che nulla deve arrestare, è nel diritto, ed anche nella obbligazione, principalmente se gli opponenti lo richieggono, di far procedere alla rivendita del bastimento, a danno dell' aggiudicatario.

Questo secondo incanto si fa con minor numero di formalità di quelle impiegate nel precedente. Dopo il precetto fatto di pagare o di consegnare, e mancando l'aggiudicatario di soddisfarvi, egli è sufficiente che il sequestrante faccia pubblicare ed affigere la rivendita del bastimento, senza ricorrere alle formalità prescritte dagli art. 202 = 695 203 = 696, 207 = 700, siccome era di avviso il sig. Laporte. L'art. 209 = 702, per la rivendità a danno dell' aggiudicatario, altro non ordina se non se *una nuova pubblicazione*, e ciò per tutti i bastimenti, *di qualunque tonnellata* essi sieno, vale a dire per ogni specie di bastimenti. Niuna altra formalità esso prescrive per pervenire alla seconda aggiudicazione, la quale debbe aver luogo tre giorni dopo, perchè, senza

dubbio, il primo aggiudicatario non merita i medesimi risguardi che può meritare colui che è insolvibile.

L' aggiudicatario è tenuto anche con l' arresto personale alla differenza che può esservi tra il prezzo della sua aggiudicazione e quello della rivendita, come ancora agl' interessi ed alle spese fatte per pervenirvi.

Ma se accade che il bastimento sia rivenduto ad un prezzo maggiore, *quid juris*? Egli non profitterà sicuramente di questo eccedente, osserva Valin, il quale d' altronde è dello stesso parere di Pothier, su l' art. 478 della consuetudine di Orleans, cioè che, in questo caso, è giusto di dedurre dal profitto della nuova aggiudicazione le spese fatte per pervenirvi, di modo che il primo aggiudicatario soffra di queste spese solo la parte che eccederà il beneficio della rivendita. —(*Vedete Valin, su l' art. 10, tit. del sequestro, della Ordinanza del 1681*).

SEZIONE XIV.

Delle Dimande di distrazione di condominio sul Bastimento staggito.

Un bastimento può appartenere a più persone in porzioni uguali o disuguali. Se esso è sequestrato per la totalità in danno di uno dei condomini, l' altro ha il dritto di chiedere che la porzione di sua pertinenza sia distratta dal sequestro e dalla vendita.

Ma siccome le formalità dei bandi e delle pubblicazioni non sono state introdotte che per avvertire coloro, i quali hanno dei diritti da vantare, di presentarsi in tempo debito per poterli

conservare, così la dimanda di distrazione debbe essere formata, e notificata *alla cancelleria del tribunale*, ove si procede alla vendita, prima della aggiudicazione. — (*Art.* 210 = 703 *del Codice di commercio*).

Se questa dimanda non ha luogo che dopo la aggiudicazione (ed in tal caso uopo è che sia formata nei tre giorni dopo quello della aggiudicazione, conformemente all' art. 212 = 705), essa allora è convertita di dritto in opposizione alla consegnazione delle somme provegnenti dalla vendita. (*Stesso articolo* 210 = 703).

È così essenziale di formare *in cancelleria* questa dimanda di distrazione, dice Valin, su l' articolo 11 del titolo del sequestro, che, se essa è fatta per mezzo dell' usciere durante i bandi, diventa necessario il reiterarla in cancelleria.

Perciò, allorchè la dimanda di distrazione è formata in tempo debito per mezzo di una notificazione alla cancelleria del tribunale, prima della aggiudicazione diffinitiva, essa impedisce la vendita della porzione che si rivendica; se poi è fatta dopo la aggiudicazione diffinitiva, la proprietà è purgata, e l' opponente non può reclamare che la parte del prezzo corrispondente a quella per la quale egli è proprietario del bastimento. Debbono anche essergli pagate le spese che ha fatte.

Notate che qui trattasi di una nuova eccezione al dritto comune, in favore dei bastimenti e del commercio marittimo. Per dritto comune, la sentenza di aggiudicazione non purga la proprietà (*art.* 731 = 816 *del Codice di procedura*); per conseguenza, la dimanda di distrazione non è di assoluta necessità.

La aggiudicazione diffinitiva, osserva l' esimio

professore sig. Carrè, su tale articolo, non purga, in favore dell' aggiudicatario, tutti i dritti di proprietà che degli stranieri potrebbero avere su l' immobile venduto, salva tuttavia la applicazione dell' art. *1638* = 1484 del Codice civile. Allorchè un equestro d' immobile è stato fatto *super non domino*, esso è radicalmente nullo rispetto al legittimo proprietario. Questa nullità può essere dimandata anche posteriormente alla aggiudicazione diffinitiva. Poco importa che il vero proprietario dell' oggetto indebitamente venduto abbia avuto scienza del sequestro, e non ne abbia subito dimostrato la irregolarità; poco importa ancora che il sequestro avesse potuto esser fatto sovra lui stesso, come mallevadore del debitore principale, parte sequestrata. — (*Vedete il sig. Carrè, t. 2, p. 340 del suo eccellente trattato delle quistioni di procedura*).

Ma qui è totalmente diverso: in materia di sequestro e vendita di bastimento, la aggiudicazione purga la proprietà, poichè la dimanda di distrazione, fatta posteriormente alla aggiudicazione, non dà dritto all' opponente di reclamare in natura la porzione del bastimento di cui era proprietario, ma solamente la parte del prezzo corrispondente a questa porzione.

Ma non bisogna perdere di mira, come lo abbiamo poco innanzi osservato, che'l comproprietario, per aver anche il diritto di reclamare la sua quota proporzionale del prezzo del bastimento, debbe fare la sua opposizione nei tre giorni dopo quello della aggiudicazione; altrimenti, egli è escluso da qualunque dimanda a questo riguardo, salva la sua semplice azione sovra gli altri beni del fallito, o sovra il danaro della vendita che potrebbe rimanere, dopo essersi pagati tutti i creditori opponenti.

SEZIONE XV.

Del Tempo proprio per fornire i mezzi di distrazione di proprietà.

Siccome non sarebbe giusto che colui, il quale fa la dimanda di distrazione, ritardasse con dei termini affettati una procedura che la legge ha voluto abbreviare per l' interesse del commercio, l' art. 211=704 del Codice, del pari che la Ordinanza del 1681, non gli accorda che tre giorni a contare dalla sua dimanda, per notificare i titoli sovra i quali essa è poggiata.

Nella stessa maniera, e nei tre giorni seguenti, debbono l' attore ed i creditori opponenti, se ve ne sono, rispondervi, per indi presentarsi alla udienza in seguito di una semplice citazione.

Però questi termini non sono assolutamente di rigore. Non vi ha dubbio che, in conoscenza di causa, e secondo le circostanze, essi possono dal giudice essere prolungati, e fino a tanto che non si è provocata la udienza, si possono sempre fare delle diligenze: ma è nulladimeno certo che deesi far uso di celerità, e che questa specie d' incidenti debbono essere terminati senza alcun ritardo.

Da un' altra parte, risulta dalla disposizione di questo articolo, che non si può citare alla udienza se non scorsi tre giorni interi dalla dimanda di distrazione, e che il richiedente, quando ha prodotto i suoi mezzi, non può, dal canto suo, chiamare alla udienza che tre giorni dopo averli notificati.

Si potrebbe qui dimandare se, nel caso che l' attore in distrazione dimori fuori del circonda-

rio, ove il bastimento è stato sequestrato, vi sia luogo ad aggiugnere ai tre giorni stabiliti un altro giorno a ragione di ogni quindici miglia di distanza. Noi opineremmo rigorosamente per la negativa, a motivo che la legge, non avendo fatto distinzione delle distanze, e non avendo accordato che un sol termine, non vi è luogo ad applicare alla specie la distinzione preveduta dall'art. *201*=694 del Codice di commercio. Nè vi è pur luogo alla applicazione dell' art. *1033*=1109 del Codice di procedura civile, il quale solo ha rapporto agli atti fatti a persona o a domicilio.

Noi non veggiamo punto nella legge, nè tampoco nello spirito del Codice, del sig. Locrè, che il legislatore siasi occupato dell' appello che può essere interposto dai giudizi resi in simile caso. Fa di mestieri conchiudere che questo appello può esser fatto nei termini ordinari; giacchè è necessaria una disposizione espressa per abbreviarli come per istabilirne degli straordinari. Non si potrebbe qui applicare l' art. *723*=808 del Codice di procedura, titolo del sequestro immobiliare, perchè il sequestro dei bastimenti non presenta gli stessi caratteri: esso va solamente suggetto ad alcune particolari formalità.

Ma, in questa ipotesi, è d' uopo fare con Valin la seguente distinzione su l' art. 12, titolo del sequestro. Se per caso la opposizione è ricevuta e la distrazione ordinata, sarà necessariamente soprasseduto alla vendita, fino a che non sia stato pronunziato su l'appello; se, al contrario, la dimanda di distrazione è rigettata, il tribunale ordina che sia provvisoriamente continuata la vendita del bastimento, con darsi valida e sufficiente cauzione, non ostante appello.

In tutti i casi, si può venire all' appello per

mezzo di citazione a breve termine, conformemente all'art. 647 = 657 del Codice di commercio, che dice: « Ma esse potranno (le Corti di » appello), secondo la esigenza dei casi accor» dare permesso di citare estraordinariamente, » a giorno ed ora fissa, per parlare su l' ap» pellazione ».

Questa abbreviazione di termine non dee mai esser ricusata in simil caso. Il menomo ritardo nella vendita di un bastimento cagiona i più grandi danni.

SEZIONE XVI.

Delle Opposizioni alla liberanza del prezzo della vendita del Bastimento staggito.

Dopo essersi occupato delle formalità concernenti i reclami dei comproprietari del bastimento staggito, il Codice di commercio stabilisce quelle che riguardano le opposizioni alla liberanza del prezzo della vendita del bastimento istesso.

L' art. *212* = 705 ordina che « *durante tre gior» ni*, dopo quello della aggiudicazione, queste » opposizioni alla liberanza del prezzo saranno » ricevute, e che, scorso tal tempo, non sa» ranno più ammesse ».

Così i creditori privilegiati, i quali hanno perduto il loro privilegio per non essersi opposti nel tempo prescritto dall' art. *193* = 199; i comproprietari, i quali non hanno fatto la loro dimanda di distrazione nel termine fissato dall' articolo *210* = 703, ed i creditori che pretenderebbero dei dritti sul prodotto della vendita di un bastimento, debbono far notificare le loro opposizioni alla liberanza del prezzo, *durante i*

tre giorni che seguono quello della aggiudicazione. Trascorso questo termine, le opposizioni non sono più ricevute, per quanto favore godesse l' opponente, fosse egli anche minore o interdetto, assente o pur presente, e senza neppure distinguere la donna sotto la potestà del marito da quella che gode di tutti i suoi diritti. — (*Vedete Valin, su l' art. 14 del tit. del sequestro*).

Da ciò nasce che i creditori, i quali hanno fatto opposizione durante tal termine, nulla hanno da pretendere alla distribuzione del prezzo. Il Codice di procedura civile « permette al contrario al creditore, art. 659 = 742 e 660 = 743 di procedere fino a tanto non siasi fatta la distribuzione del prezzo »; ma il legislatore ha preferito qui il sistema della Ordinanza del 1681, come capace di più accelerare le operazioni. Opposizioni ritardate richiedono sempre un nuovo lavoro, e ne risulta allora del danno per i creditori, i quali, essendo ordinariamente dei negozianti, hanno interesse ad un pronto rimborso dei fondi, con i quali alimentano il loro commercio.

È però evidente che la perdita dei dritti, per il tardivo opponente, ha luogo soltanto nell' interesse degli altri creditori, e non già in quello del sequestratario, il quale non può certamente invocarla in suo favore. Se dunque, siccome osserva il sig. Delvincourt, seguendo Valin, dopo pagati tutti i creditori opponenti, restasse ancora del danaro, non potrebbe questo essere dato al sequestratario in pregiudizio delle opposizioni anche tardive; gli opponenti sarebbero sempre nel diritto di reclamare il residuo del prezzo della vendita del bastimento fino alla concorrenza del loro avere.

SEZIONE XVII.

Del Termine accordato ai creditori opponenti, per produrre i loro titoli di credito.

Dopo i tre giorni consecutivi alla aggiudicazione, il creditore istante o il sequestratario dee far nominare un giudice per procedere alla distribuzione del prezzo della vendita del bastimento, e far citare i creditori opponenti a produrre in cancelleria i loro titoli di credito; la qual cosa sono tenuti di fare *nei tre giorni* seguenti a questa citazione, in mancanza di che sarà proceduto alla distribuzione, senza comprendervi coloro i quali in tal termine non si saranno conformati alla citazione. (*Art. 213 = 706 del Codice di commercio*).

Però noi crediamo che essi possono sempre produrre i loro titoli, sino a tanto che la distribuzione non è fatta. Questo articolo non è proibitivo quanto il precedente; ma si vede almeno che la brevità di questa procedura sussecutiva corrisponde, nello spirito del Codice, a quella della procedura anteriore alla aggiudicazione.

La Ordinanza della marina, art. 15 del titolo del sequestro, accorda tre altri giorni per contestare i mezzi ed i titoli dei creditori opponenti. Il nuovo Codice di commercio non parla punto di questo secondo termine; dal che segue, a nostro avviso, che i mezzi di confutazione possono essere presentati finchè la distribuzione non è terminata.

Del resto, ad eccezione dei termini e delle formalità richieste dal Codice di commercio, fa d'uopo seguire le disposizioni del Codice di pro-

cedura, le quali debbono servire di norma in tutti i casi non preveduti dalla legge commerciale. Quindi, se non vi ha contestazione, il giudice-commessario stabilisce la distribuzione del danaro. Se sorgono delle difficoltà, egli rinvia le parti alla udienza, per la quale fa istanza la parte più diligente, conformemente agli art. *665* = 748, *666* = 749, *667* = 750, *668* = 751 e seguenti del Codice di procedura.

Ma si dimanda se l'appello dal giudizio di ordine debbe essere notificato, non solamente ai creditori diretti collocati, ma ancora ai creditori in secondo ordine che figurano nel giudizio, e che debbono profittare della collocazione, se vi ha danaro sufficiente.

Questa quistione che è legata agli art. *667* = 750 e *669* = 752 del Codice di procedura civile, fu decisa negativamente, il 2 maggio 1810, dalla Corte di cassazione, la quale annullò una decisione contraria di Riom. — (*Vedete Denevers e Duprat*, *1810*, *p. 191*).

I Comentatori si sono scissi di parere su la persona che la legge ha inteso disegnare sotto il nome del *terzo sequestrato*. Parlando della intimazione, l'art. *213* = 706 dice: « che loro è stata fatta o dal creditore istante o dal *terzo sequestrato* ».

Gli uni credono che colui il quale ha in suo potere i capitali si è quegli che dee fare la intimazione, come se fosse ragionevole di pensare che la legge abbia inteso dare al cancelliere del tribunale di commercio, nelle cui mani si è dovuto fare la consegnazione, il dritto di citare i creditori opponenti. Gli altri considerano questa espressione, *terzo sequestrato*, come un errore incorso nella compilazione: noi abbiamo comune con essi questa opinione.

Di fatto, altri non può essere se non se il *sequestratario*, che abbia interesse di accelerare la sua liberazione. Ciò non concerne l'aggiudicatario, il quale, ai termini dell' art. *209* = 702, ha dovuto pagare o consegnare fra le ventiquattro ore dalla aggiudicazione, non ostante qualunque opposizione, nè tampoco il sequestrante, poichè l' art. dice: *Il creditore che ha agito in giudizio, o il terzo a cui si è fatto il sequestro ;* il che suppone due persone distinte. Qui per verità non si tratta che del *sequestratario*, siccome in materia di sequestro ordinario, in cui la parte sequestrata è quella che figura, giusta gli art. *663* = 746, *664* = 747, *667* = 750 etc. del Codice di procedura.

SEZIONE XVIII.

Della Collocazione dei creditori e della Distribuzione del danaro.

Il prezzo provegnente dalla vendita di un bastimento è un semplice mobile, del pari che il bastimento venduto. Questo prezzo forma una somma puramente mobiliare, che debbe essere distribuita, secondo l' art. *214* = 707 del Codice di commercio, primieramente fra i creditori privilegiati, nell' ordine prescritto dall' art. *191* = 197, cioè, fra i privilegiati, che non hanno lasciato estinguere i loro privilegi, e che al contrario hanno fatto in tempo e regolarmente la loro opposizione, giusta l' art. *193* = 199: Secondariamente fra i creditori ordinari che hanno formato le loro opposizioni nei tre giorni consecutivi a quello della aggiudicazione, conformemente all' art. *212* = 705, e questi debbono con-

correre per contributo, e pro rata, sopra ciò che resterà, da poichè saranno stati soddisfatti i privilegiati.

Se restano ancora dei fondi, e sono stati pagati tutti i creditori opponenti, i creditori che hanno fatto tardive opposizioni, come si è già osservato su l' art. 212 = 705, possono reclamare il loro pagamento su tal residuo di danaro, che non potrebbe, con loro pregiudizio, essere consegnato al sequestratario.

Però, egli è necessario di fare osservare che un comproprietario, il quale non avrebbe fatto nè notificato nella cancelleria del tribunale, anzi la aggiudicazione, la sua dimanda di distrazione, siccome lo prescrive l'art. 210 = 703, ma soltanto nei tre giorni posteriori a quello della aggiudicazione, ai termini dell' art. 212 = 705, dee prelevare, su la totalità del prezzo della vendita e prima di tutti i creditori, anche dei privilegiati, la porzione corrispondente a quella per la quale egli era comproprietario del bastimento.

Questa porzione è estranea a quelle del sequestratario, sovra le quali soltanto i creditori hanno diritto di pretendere il loro pagamento. La opposizione del comproprietario, benchè inutile per la distrazione effettiva contra lo aggiudicatario, opera sempre l'effetto, dice Valin, di fargli liberare dal prezzo della aggiudicazione la porzione corrispondente a quella che egli avea sul bastimento, con le sue spese di opposizione e d' istanza. In fatti, sebbene il proprietario abbia lasciato purgare il dritto di proprietà che egli aveva sul bastimento, non perciò non ha egli il dritto di dire che il prezzo della sua porzione venduta è di sua particolare proprietà, e che esso niun rapporto ha con i beni del sequestratario, perchè possano i creditori di que-

sto ultimo distribuirselo tra loro. La aggiudicazione fatta senza anteriore opposizione per parte sua gli toglie, è vero, il dritto di reclamare *in natura* la parte del bastimento che gli appartiene, ma non lo priva del prezzo della vendita che rappresenta questa parte.

Ben diverso sarebbe, se tale comproprietario non si fosse presentato che dopo i tre giorni della aggiudicazione. Allora, l'intero suo diritto è purgato: l'art. *212* = 705 è imperativo. Egli non potrebbe più impedire che l'ordine non si facesse in suo pregiudizio, in favore dei creditori opponenti.

Se però, soddisfatti tutti gli opponenti, avanzasse ancora del danaro, noi siamo della opinione di Valin, che il comproprietario dovrebbe essere ammesso a far valere il suo dritto sul danaro residuale, ad esclusione di creditori non in tempo opponenti al par di lui. La ragione si è che in sostanza la cosa è sua, e che gli altri creditori non possono opporgli il motivo d'inammissibilità, quando anche egli avesse lasciato vendere volontariamente la totalità del bastimento, e si fosse poi limitato a sequestrarne il prezzo nelle mani dell'acquirente, per addimandare la liberanza della sua porzione.

Nell'un caso come nell'altro, egli ha un dritto esclusivo su tale porzione, ogni qualvolta vi sia del danaro esuberante. — (*Vedete Valin, su gli art. 11 e 14 del tit. del sequestro, della Ordinanza della marina*).

D'altronde, siccome lo abbiamo osservato alla sezione 2, *in fine*, qualunque creditore, che è collocato, lo è tanto per il capitale che per gli interessi e le spese: *Non tantum sortis, sed etiam usurarum potior, etc. L. 18, ff. qui potior. in pign.*

SEZIONE XIX.

Del Bastimento pronto a far vela. Può esso sequestrarsi, ed in qual caso?

L'art. *215*=708 del nuovo Codice ha deciso che non può sequestrarsi un bastimento pronto a far vela. Un sol caso vi ha in cui possa esso essere sequestrato, ed è qualora trattasi di debiti contratti *per lo viaggio che è per intraprendere;* nulladimeno, anche in questa ipotesi, coloro che hanno interesse al bastimento possono farlo partire, dando malleveria per l'ammontare del debito del creditore opponente. Ma la legge è qui talmente imperativa, che la Corte di cassazione, con decisione del 25 ottobre 1814, ha cassato una decisione di Corte suprema, per aver giudicato valevole il sequestro di una *barca* pronta a far vela, *senza aver dichiarato che i crediti del sequestrante erano stati contratti per debiti relativi a quel viaggio.* — (*Vedete Bullettino officiale della Corte di cassazione, 1814, p. 244*).

Da un' altra parte, quegli che farebbe partire un bastimento, senza dare la richiesta cauzione, sarebbe risponsabile del debito, e potrebbe essere convenuto dal creditore per il pagamento di esso, siccome è stato giudicato con decisione della Corte reale di *Rennes*, del mese di marzo 1812.

Al contrario, la Ordinanza del 1681, articolo 18 a 19 del titolo del sequestro, supponeva che il bastimento pronto a far vela poteva essere sequestrato. Valin, su l'art. 18, si era scagliato contra tal sistema, dicendo che quei due articoli non potevano essere più malamente combi-

nati, locchè avea indotto i compilatori a proporre, nel loro progetto di Codice, di dichiarare il bastimento non suggetto a sequestro, e ciò, senza alcuna modificazione. — (*Vedete processo-verbale degli 11 luglio 1807, n.° 11, articolo 26*).

Pare che tale compilazione diede luogo ad una discussione non poco lunga nel Consiglio di stato, risultamento della quale fu la disposizione dell' art· 215 = 708 del Codice di commercio, il quale si esprime nel seguente modo: « Il bastimento pronto a far vela non può sequestrarsi, se non se per cagione di debiti contratti » per il viaggio che s'a per fare; ed anche, in » questo ultimo caso, la cauzione per questi de» biti impedisce il sequestro.

» Si reputa il bastimento pronto a far vela, » allorchè il capitano è munito delle spedizioni » per il suo viaggio ».

È impossibile di meglio giustificare e di spiegare questa nuova disposizione in un modo più soddisfacente di quello che ha fatto il sig. Begouen, nel suo discorso al corpo legislativo.

« Noi abbiamo dovuto esaminare, dice egli, » se è nell' interesse generale della navigazione » e della cosa pubblica, di permettere il seque» stro di un bastimento nel momento in cui è » pronto a far vela; se l' interesse di un solo, » di colui che ha trasandato sino allora di far » valere le sue pretensioni o i suoi diritti, può » essere di ostacolo alle speculazioni dei carican» ti, compromettere la loro fortuna, render » vane le speranze dei suoi comproprietari, far » forse mancare la impresa meglio calcolata, ed » una soluzione negativa è stata il risultamento » del nostro esame. Noi abbiamo creduto che un

» bastimento pronto a far vela non doveva es-
» sere suggetto a sequestro; la legislazione di al-
» cune nazioni commercianti veniva anche in ap-
» poggio di questa opinione.

» La attività della navigazione, l'interesse dei
» terzi, il favore del commercio, ci sono sembrati
» giustificare il sagrificio temporaneo e lieve del
» dritto, alcune volte equivoco, del creditore
» negligente.

» Una sola eccezione si è mostrata giusta, ed
» è stata pronunziata. Questa eccezione ha per
» oggetto i debiti contratti per lo attuale viag-
» gio. Si può supporre che, senza questi debiti,
» il bastimento non sarebbe stato messo in grado
» da far vela: fa d' uopo adunque pagarli, ed
» in questo stesso caso una malleveria può con-
» ciliare tutti gl' interessi ».

In fatti, se da un lato la giustizia non vuole che gl' interessi di un gran numero sieno sagrificati a quelli di un solo creditore; se il sequestro di un bastimento può cagionare del ritardo che non lascia mai di nuocere ai noleggiatori, ed anche allo stato; se il caricamento del naviglio è destinato a provvisionare delle flotte ovvero dei porti marittimi; dall' altro lato, il primo interesse si è quello della proprietà e della buona fede, e questo interesse è leso dalla inibizione di sequestrare il bastimento. Non è cosa rara il vedere degli armatori far partire dei bastimenti senza aver pagato le somme dovute al venditore, ai somministratori ed agli operai impiegati alla costruzione. Uopo era adunque prendere un termine medio, con una saggia disposizione che conciliasse tutti gl' interessi; e la modificazione della cauzione, per i debiti contratti per quel viaggio, presenta questi felici risultamenti.

Tale cauzione dura sino alla epoca del ritorno del bastimento, determinata dalla patente, siccome lo spiegheremo più ampiamente nella sezione 11 del titolo 4.° D'altronde, questa cauzione debbe essere presentata e ricevuta nella forma prescritta dal Codice di procedura civile, tit. 1.° del lib. 5. Allorquando essa è stata accettata o ammessa, non può più impedirsi la partenza del bastimento.

Ma, secondo l'art. 16=17 del Codice civile, lo straniero è esente dal dar cauzione in materia commerciale. Segue mai da ciò che l'art. 215 = 708 del Codice di commercio sia applicabile ai bastimenti degli stranieri, che non potrebbero ugualmente essere sequestrati al momento della partenza? Godono eglino degli stessi privilegi dei nazionali? Noi siamo per la negativa. Essi non sono più, a propriamente parlare, dei commercianti, essi non sono qui che dei mandatari, i quali niuna guarentia offrono dopo la loro partenza, nè sovra luogo lasciano cosa alcuna, che possa rispondere dei loro debiti. Essi possono non più ritornare: pericoloso sarebbe adunque conceder loro il favore della legge. Solo si dovrebbe lasciarli partire, quando dessero una solvibile malleveria, tanto per il debito contratto per lo viaggio, quanto per qualunque altro debito. — (*Vedete qui appresso la sezione 11 del tit. 4*).

La Ordinanza della marina non si spiegava punto sul tempo in cui il bastimento reputavasi pronto a far vela. Il Codice di commercio toglie ogni difficoltà a questo riguardo. Il bastimento è considerato pronto a dare alla vela, quando il capitano è munito delle sue spedizioni di viaggio. Basta che egli abbia le sue spedizioni in buone forme, quando anche sarebbe arrestato nel porto dai venti contrari. Il bastimento dee necessarià-

mente essere considerato come pronto a mettere alla vela, se altro non lo ritiene che il vento. È quindi conseguenza di tali princìpi, che si può sequestrare un bastimento in viaggio per debiti contratti nel luogo ove esso ha fatto rilascio o scala, salvo al capitano l' ottenere il dissequestro mediante cauzione. Questo si era lo avviso di Emèrigon, sotto lo stesso imperio della Ordinanza del 1681, contra il parere di Cleirac. — (*Vedete Emèrigon, t. 2, p. 368*).

Si era elevata la quistione di sapere se l' articolo *215* = 708 dovea essere applicato ai battelli dei fiumi navigabili, come la Loira, etc. Per sostenere la negativa fu presa in appoggio la disposizione dell' art. *620* = 711 del Codice di procedura civile, nella compilazione della quale si proccurava di ritrovare una distinzione tra *bastimenti di mare e battelli.* Oltre che questo articolo, il quale di altro non parla se non se delle formalità necessarie a pervenire al sequestro ed alla vendita dei medesimi, si trova riportato dagli art. *202* = 695 e *207* = 700 del Codice di commercio, le leggi antiche, del pari che le nuove, hanno sempre compreso sotto la denominazione di *bastimenti di mare* tutte le specie di bastimenti che servono alla navigazione in generale, siccome abbiamo fatto osservare nei prolegomeni del titolo 1.°: *Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget. L. 1, § 6, ff de exerc. act.* Così l' art. *215* = 708, come ancora gli articoli *202* = 695 e *207* = 700, è applicabile ai battelli delpari che a qualunque altra specie di bastimenti, tanto più che essi sono, per la maggior parte, di una portata tale, da contenere sovente più di dieci tonnellate. In tal modo giu-

dicato con decisione emessa alla unanimità dalla Corte reale di *Rennes*, il 21 marzo 1812, e citata di sopra.

« Considerando, dice la decisione, che l'ar-
» ticolo 215 = 708 del Codice di commercio è
» applicabile ai battelli sovra fiumi del pari che
» ai bastimenti di mare; che la parola *bastimen-*
» *to*, adoperata in capo al titolo sotto al quale
» trovasi tale articolo, è generica; che si è in-
» teso parlare con simile denominazione di tutte
» le construzioni destinate alla navigazione interna
» ed esterna, etc. »

TITOLO III.

DEI PROPRIETARI DI BASTIMENTO.

Si può essere proprietario di un bastimento, o perchè si è fatto construire, o perchè si è acquistato diggià construito.

Il proprietario lo fa viaggiare per conto suo, o pur lo noleggia a dei terzi. Nel primo caso, egli ne fa il caricamento, ed al ritorno di esso vende le mercanzie comperate dal prodotto del suo caricamento, o pur le fa vendere da agenti o commissionati. Nel secondo caso, non ha altro che il nolo da ricevere da colui al quale ne ha affittato l' uso.

Ma, perchè uno possa incontrastabilmente dirsi proprietario di bastimento, deve produrre gli atti giustificativi della proprietà nelle forme volute dalle leggi e dai regolamenti.

Or qui fa d' uopo rapportare la più illustre autorità che ne rimane della antichità, in favore del commercio e degli armamenti marittimi, e di coloro che vi si applicano e che li praticano. Plutarco, dopo aver detto che Solone, avendo trovato la sua casa rovinata dalle eccessive liberalità di suo padre, si addiede al commercio per ristabilirla, soggiunge. « In quel tempo, secondo » il rapporto di Esiodo, niun lavoro era vergo- » gnoso, e le arti niuna differenza mettevano fra » gli uomini. Il traffico era anche in onore, poi- » che dal di fuori portava delle comodità nel pae- » se, stabiliva delle alleanze con i re, e dava » la cognizione di molte cose. Alcuni mercatanti » hanno anco innalzato delle grandi città; uno

» di essi fu quegli che edificò Marsiglia, e fu » tanto ben ricevuto dai Galli ». (*Vedete Plutarco*, *vita di Solone*).

Ma, senza rivolgere i nostri sguardi alle antiche nazioni dell'Asia e della Grecia, senza far parola degli Etiopi, degli Egizi, dei Fenici, e degli antichi abitanti di Atene, e di Rodi, che disputavansi la invenzione di varie specie di bastimenti, come ancora il perfezionamento della scienza nautica, noi veggiamo finanche il popolo, che la maggior parte degli storici han preso diletto di rappresentarci come il meno inclinato all'esercizio della navigazione, noi veggiamo, dico, i Romani incoraggiare le construzioni navali, ed accordar prontamente grandi privilegi ai proprietarî di bastimenti ed alla gente di mare.

A Roma, un *Latino*, il quale faceva construire qualche bel bastimento, diveniva *cittadino romano*, capace di aver impieghi e dignità, dice Cleirac, e nella piena libertà di poter testare e disporre dei suoi beni. — (*Vedete Ulpiano*, *nelle sue Institute*, *titulo de latinis*, *num. 6*).

Non solamente i Romani indussero i cittadini, con particolari privilegi, ad armare dei bastimenti, ma proibirono, sotto pena di morte, d'insegnare alle nazioni straniere, che eglino chiavano barbare, l' arte di construire i bastimenti. — (*L. 25*, *Cod.*, *lib. 9*, *tit. 47*, *de paenis. Vedete d'altronde*, *Terrasson*, *Istoria della giurisp. romana*, *p. 137 e 138*).

Cicerone, nelle sue orazioni contra Verre, lib. 7, t. 2, p. 85, attesta anche che i senatori facevano altre volte construire dei bastimenti. Soggiunge poi che tale usanza antica più non esiste: *Antiquae sunt istae leges et mortuae*.

Se in seguito, con la legge *claudia* (1), non fu permesso ai senatori di avere altri bastimenti, fuorchè *gli schifi* necessari a trasportare in città le produzioni delle loro terre; se a questa legge fu aggiunta maggior severità con la legge giulia, la quale proibì loro qualunque construzione e proprietà di bastimenti, sotto pena di concussione e di essere espulsi dal senato; se infine, con le constituzioni imperiali, ogni traffico fu inibito ai governatori di provincie, ciò, da un lato, fu il timore del potere che i senatori potevano acquistare con troppo ingenti ricchezze, e dall' altro il timore che' l popolo non soggiacesse alle rapine dei governatori. — (*Vedete Tito-Livio, lib. 21, n.º 63; lib. 3, de vacatione et excusatione munerum, ff; l. 33, ff de rebus creditis; l. 46, §. 2, de jure fisci*).

Fra noi i pregiudizi della antica feodalità non permettevano ai *nobili* di dedicarsi alle operazioni commerciali. Le stesse leggi di quei tempi di ignoranza e di barbarie contenevano espresse disposizioni su questo proposito. — (*Vedete Ordinanza di Orleans, del mese di gennaio 1360, art. 109*).

Ma, nel secolo 17.°, le guerre, che la Francia ebbe a sostenere, fecero conoscere quanto necessaria era la marina mercantile per alimentare la marina reale e le finanze dello stato, e per

---

(1) Flaminio fu, tra i patrizi, il solo apologista della legge claudia, che, da una banda, gli attirò l' odio dei cittadini del suo grado, e, dall' altra, gli meritò l'amore del popolo, sempre timoroso per la sua libertà, e l' onore di console per la seconda volta.

ristabilire le forze dell' impero. Luigi XIII, con la Ordinanza del 1629 (*art. 452*), invita tutti i suoi sudditi, qualunque sia la loro qualità e condizione, a darsi al commercio ed al traffico per mare.

Per altro eravi già nella Ordinanza del 1584, art. 72, che coloro, i quali farebbero construire dei bastimenti di portata maggiore di trecento tonnellate, sarebbero gratificati con somme di danaro, o con altri privilegi, etc, secondo la grandezza dei bastimenti istessi.

Luigi XIV, che, per effetto dei princìpi del gran Colbert, così bene conosceva di quanta importanza è per lo splendore di uno stato il far fiorire il commercio, e che perciò tutti metteva in opera i mezzi propi ad inspirare ai Francesi il gusto del negozio, nulla ha trasandato, durante il corso del suo regno, per disingannar la nobiltà del frivole pregiudizio di non poter far commercio senza abbassarsi. Ma, siccome osserva Valin, sul tit. 8 del lib. 2 della Ordinanza della marina, non è dato alla umanità di spogliarsi in un subito di questo antico *pregiudizio*, per seguire uniformemente il partito della ragione e della verità.

Diggià, con lettere-patenti del mese di luglio 1646 e del mese di ottobre 1663, Luigi XIV avea nobilitato i capi delle manifatture di panni di Sedan ed Abbeville.

Diggià, con editti dei mesi di maggio ed agosto 1664, che stabilivano le compagnie delle Indie orientali ed occidentali, egli avea dichiarato che quelle due compagnie sarebbero formate di tutti i sudditi di sua Maestà, i quali vorrebbero farne parte, *senza perciò detrarre alla loro nobiltà, etc.*

Ma, con un nuovo editto del mese di agosto 1669, in favore del commercio marittimo, richiamando le Ordinanze precedenti, tanto di Carlo IX, e di Enrico IV, quanto di Luigi XIII, dichiara che qualunque *gentiluomo* potrebbe prender parte ai bastimenti mercantili, alle derrate ed alle mercanzie di questi, *senza derogare alla nobiltà.*

Questa disposizione è richiamata dall'art. 1 del tit. 8, lib. 2, della Ordinanza della marina del 1681.

L'interesse che Luigi XIV prendeva al commercio in genere, e di cui risentiva ognor più tutta la necessità, la stima che egli faceva dei grandi commercianti, diedero luogo ad un ultimo editto del mese di dicembre 1701, del quale l'art. 1.° è concepito nei seguenti termini: « Vogliamo che tutti i nostri sudditi, nobili per le-
» gnaggio, per carica o altrimenti, eccettuati
» coloro che sono attualmente rivestiti di cari-
» che di magistratura, possano far liberamente
» ogni sorta di commercio in grosso, sì al di den-
» tro che al di fuori del regno, per conto pro-
» prio o per commissione, senza derogare alla
» loro nobiltà ».

Al pari dei Romani, Luigi XIV distingueva il commercio all'ingrosso dal commercio a minuto; da quello, dice egli, art. 4, che si fa in bottega aperta, con mostra di mercanzie alle porte delle stesse botteghe, commercio che non è in così grande onore come il primo.

Questo editto è stato rinnovato per mezzo di quello del mese di marzo 1765, emanato da Luigi XV.

Per ultimo, con lettere-patenti date in settembre 1766, per la città di Marsiglia, è ordinato

che il *maire* di Marsiglia sarà preso e scelto *fra i nobili, negozianti e non negozianti.*

Simili incoraggiamenti, per il commercio in genere, sostenuti allora dall' esempio della Italia, della Inghilterra, della Olanda, doveano produrre il più grande effetto, ed avere i più felici risultamenti. Di fatti, noi abbiamo veduto il commercio francese, e sopra tutto il commercio marittimo, portato per lunga pezza al più alto grado di splendore.

Il commercio è l'anima e la vita di uno stato. Il *commerciante*, con i suoi grandi intraprendimenti, valicando la vasta estensione dei mari, riunisce le regioni dell' uno e dell'altro Mondo, e rende tributari i paesi più remoti del pari che i più selvaggi. Con le sue sagge speculazioni, egli moltiplica le ricchezze della natura, compensa la sterilità dei climi, ripara alla intemperie delle stagioni, alimenta i canali della fortuna pubblica, e fa fiorire l'agricoltura e le arti; col suo credito, dà all' oro una fecondità ugualmente utile al governo, ai suoi concittadini, a lui stesso.

Però, siccome la persona degli *ecclesiastici* debbe essere interamente consagrata al servigio degli altari, siccome le loro occupazioni essenziali sono lo studio, la preghiera, ed il sacro ministerio, così ogni commercio è loro severamente interdetto. *Nemo militans Deo, implicat se negotiis saecularibus. — Qui volunt divites fieri, incidunt in tentationem et in laqueum diaboli, etc. — (Vedete 1. Tim., 6, v. 8, 9 e 10; 2, ad Timoth., cap. 2, v. 4; Concilio di Narbona, nel 1551, can. 21; Concilio di Bordeaux, nel 1583, tit. 21; Concilio di Aquilea, nel 1596, cap. 9; Ordinanza del 1539, art. 4; decisione del 12 luglio 1721, resa a*

camere riunite; *altra decisione del 4 agosto 1745, Parlamento di Parigi*).

La *magistratura* non è meno incompatibile con la professione del negoziante. Independente dalle ricchezze e dalla inconstanza della fortuna, il magistrato, impassibile al pari della legge, senza alcuno spirito di partito, nè d' interesse, altra ambizione non dee avere se non se quella di adempiere ai suoi doveri, di far trionfare la giustizia, e di essere utile ai suoi concittadini. La virtù fa la sua nobiltà, il suo lustro, la sua ricompensa. D' altronde, non è egli ogni dì chiamato a pronunciare su le dispute dei commercianti? ...... Per evitare gravi abusi, la Ordinanza del re Giovanni, del 1355, quella di Francesco I.°, per la Provenza, art. 29, e quella di Orleans, art. 109, inibiscono a tutti gli uffiziali di giustizia *il negozio ed il traffico di mercanzie, sotto pena di privazione del loro stato*. La Ordinanza della marina portava le stesse disposizioni, relativamente agli ufficiali dell' ammiragliato; essi non potevano ingerirsi nel commercio marittimo.

Il commercio marittimo è ugualmente proibito, sotto pena di destituzione e di una ammenda di 1,500 lire, agli *intendenti ed ufficiali della marina e delle classi*, attesa la autorità della loro carica sopra i negozianti é specialmente su la gente di mare. — (*Vedete Ordinanze del re dei 20 agosto 1691 e 5 maggio 1693*).

Col regolamento del 3 marzo 1781, tit. 1, articoli 20 e 35, è divietato ai *consoli* ed *ai vice-consoli* di fare alcun commercio, direttamente o indirettamente sotto pena di rivocazione, perchè essi hanno una specie di giurisdizione commerciale e marittima.

Infine, le leggi antiche, siccome ancora la legge nuova, inibiscono ai *sensali o agli agenti di cambio*, etc., di fare in verun caso e sotto niun pretesto, delle operazioni di commercio o di banca, per conto proprio. Essi non possono interessarsi direttamente nè indirettamente, sotto i loro nomi, o sotto nomi interposti, in alcuna impresa commerciale, sotto pena di destituzione e di una multa che può essere di 3,000 franchi (1). — (*Vedete statuti di Marsiglia, libro 1, cap. 40; Ordinanza del 1629, articolo 416; Ordinanza 1673, tit. 2, art. 1 e 2; Guida del mare, cap. 20, art. 3; Regolamento di Amsterdam, art. 3; Ordinanza del 1681, tit. delle assicurazioni, art. 68; Codice di commercio, art. 85* = 81, *86* = 82, *87* = 83 *e 88* = 84).

Il motivo di tutte queste leggi, secondo che osserva Emèrigon, è di ovviare alle fraudi che i sensali possono commettere, abusando del secreto delle parti, e cogliendo per se stessi le occasioni favorevoli che si presentano, in pregiudizio di quelli che loro affidano i propri interessi. Ma a che vagliono le leggi, se la cupidigia trova il mezzo di eluderle? *Quid leges sine moribus, vanae proficiunt?*

I proprietari di bastimenti erano chiamati *exercitores* dalle leggi romane.

Con le leggi del medio evo, si disegnavano in generale sotto il titolo di *signori e proprietari*.

La Confederazione - Teutonica li nomina *borghesi*, (2) perchè non era permesso che ai bor-

---

(1) Il nostro Codice dice da dugento a seicento ducati.
(2) Così abbiamo creduto dover tradurre la parola fran-

ghesi delle città anseatiche di avere e di construire dei bastimenti.

In Oriente, essi sono chiamati *signori partecipi*. — (*Vedete Consolato cap.* 47).

In Francia, il proprietario di bastimento è comunemente indicato sotto il nome di *armatore*.

Il dritto anseatico, tit. 1, art. 1, proibisce agli stranieri di far construire dei bastimenti senza lo speciale permesso del magistrato del luogo. — (*Vedete ibiq. Kurick, p.* 686).

Loccenio, lib. 1.°, cap. 2, n.° 3, attesta che in diversi altri paesi vi sono leggi consimili, il cui oggetto è di favorire il cittadino, e di metterlo al coperto della concorrenza dello straniero.

Il famoso atto di navigazione, pubblicato da Cromwel, il 9 ottobre 1651, e rivestito della autorità reale, sotto Carlo II, il 23 settembre 1660, proibisce, con l'art. 1, « di immettere e di asportare derrate o mercanzie in tutte le colonie » che appartengono o apparterranno al re d'Inghilterra, in Asia, in Affrica ed in America, » se non se in bastimenti construiti in paesi del » dominio inglese, o che apparterranno realmente » ai sudditi di sua Maestà; *e degli uni e degli altri, il padrone e tre quarti dei marinai* » *almeno, saranno inglesi*. I contravventori saranno puniti *col sequestro e con la confiscazione dei loro bastimenti, delle loro merci* » *etc.* » — (*Vedete il barone di Sainte-Foix Istoria della potenza navale della Inghilterra, osservazioni, t.* 1).

Comechè in genere non sia proibito agli stra-

---

cese *bourgeois*, corrispondente in tedesco al significato *proprietario di bastimento*.

nieri di fare il commercio in Francia, niun bastimento ha diritto ai privilegi dei bastimenti francesi, comunque essi sieno stati acquistati, se non sono d' intera proprietà dei francesi. Questa inibizione è fatta col regolamento del 24 ottobre 1681, chiamato il regolamento di Strasbourg, e fu rinnovata, tanto con l' art. 11 del regolamento del 1 marzo 1716, quanto con la Ordinanza del 18 gennaio 1717. *I bastimenti costruiti nei porti del regno non potranno appartenere se non a francesi domiciliati in Francia, senza che alcuno straniero possa avervi parte, etc.*

Gli art. 5, 6, e 7 vogliono che quegli, il quale desidera di comperare o far construire un bastimento, in paese straniero, sia tenuto a farne la dichiarazione, indicando i suoi comproprietari e producendo anche un certificato del console francese, se ve ne ha nel paese, etc; il tutto sotto pena di confiscazione, di una multa di 1,000 lire, e di punizione corporale, in casa di recidiva.

Le dichiarazioni dei mesi di agosto 1718 e di febbraio 1720 rivocarono le patenti di naturalità, che erano state concedute agli stranieri, i quali non facevano la loro attuale residenza nel regno; e fu ordinato che gli stranieri naturalizzati non potessero comandare dei bastimenti francesi, se non dopo aver giustificato la loro presente residenza per quattro anni consecutivi.

Queste precauzioni non erano a questo modo prese che per la sicurezza pubblica, e per impedire ai francesi di prestare i loro nomi agli stranieri, e di comperarne dei bastimenti, con contratti simulati, per renderli secretamente partecipi del commercio del regno. D' altronde, que-

sti stranieri non venivano in Francia, che per trar vantaggio della bandiera, e far passare nel loro paese, con detrimento dello stato, il lucro che faceano nella navigazione.

Però, malgrado la pronunciata interdizione, questi stranieri continuavano a far navigare sotto bandiera francese i bastimenti che loro appartenevano, mettendovi in loro vece dei capitani francesi, con i quali imbarcavansi in qualità di scrivani, di sopraccarichi, o di ufficiali subalterni, nella veduta di dirigere essi stessi il loro commercio.

Fu d' uopo adunque, con una ultima dichiarazione, quella del 21 ottobre 1727, far cessare alla fine abusi tanto multiplicati. L' articolo 17 proibisce ai capitani d' imbarcare per scrivani, cerusici, sopraccarichi, piloti o ufficiali marittimi, alcuno straniero, anche naturalizzato, sia con patenti, sia con l'editto del porto franco, sotto pena di una multa di 500 lire per ciascuno straniero o naturalizzato, il quale sarà stato imbarcato con altra qualità che con quella di marinaio o passeggiero.

Con gli art. 18 e 19, il re proibisce a tutti i suoi sudditi di dare il comando dei loro bastimenti ad un capitano straniero, o naturalizzato, ed anche ad un francese maritato in paese straniero con una donzella straniera, sotto pena di 1,000 lire di ammenda.

L' art. 20 vuole che i capitani che si maritano in paese straniero, con donzelle straniere, decadano dalla loro qualità di capitano.

Infine, l' art. 26 si esprime nei seguenti termini:

« Vogliamo che i soli francesi nati nel regno » sieno proprietari dei bastimenti, che navigano

» con la nostra bandiera, sotto pena di confi-
» scazione della porzione di proprietà dei detti
» bastimenti, che potrà appartenere agli stra-
» nieri, anche ai naturalizzati ed ai francesi ma-
» ritati in paese straniero, con donzelle stranie-
» re, e di una ammenda di 2,000 lire, ed an-
» che di 3,000 contra i nostri sudditi che pre-
» steran loro i propri nomi, e di 6,000, in caso
» di recidiva ».

Tutte queste disposizioni di somma saggezza sono state rinnovate dalla legge del 13 maggio 1791, dalla proclamazione fatta dal Re, il 1 giugno seguente, e dai decreti dei 21 settembre 1793 e 9 ottobre seguente (27 vendemiatore anno 2).

In primo luogo, affinchè un bastimento, che si construisce, goda dei vantaggi riserbati alla navigazione francese, fa di mestieri, secondo la legge del 13 maggio 1791, che tale construzione si esegua in Francia.

In secondo luogo, la proclamazione del Re, del 1 giugno seguente, ordina che niun naviglio sarebbe registrato come francese nei registri delle classi, che dopo essersi dimostrato con pruove legali, che 'l bastimento è stato construito nel regno. Essa proibisce, in conseguenza, di dare in avvenire alcuna spedizione per dei bastimenti construiti o pur comperati in paesi stranieri e di dare alcuna patente per condurli nei porti del regno. Vieta inoltre ai consoli ed agli altri agenti francesi, in paesi stranieri, di autorizzare o permettere che sia passata, nelle loro cancellerie, alcuna polizza di construzione o atto di vendita di bastimenti stranieri, nè di legalizzare tampoco tali atti.

Il decreto del 21 settembre 1793 ricusa ai bastimenti construiti fuori delle possessioni france-

si il privilegio di essere considerati francesi.

L' art. 8 del decreto del 9 ottobre seguente dichiara altresì che i bastimenti francesi non potranno, sotto pena di essere considerati stranieri, essere racconciati o riparati in paese straniero, se le spese di racconciamento o di riparazione eccedono 6 f. a botte, a meno che la necessità di spese più considerabili non sia provata da un rapporto sottoscritto dal capitano e dagli altri ufficiali del bastimento, verificato ed approvato dal console, o, in mancanza sua, da due commercianti francesi residenti in paese straniero, e depositato nella officina delle classi del porto francese in cui il bastimento ritornerà, etc.

L' art. 12 di questo stesso decreto aggiunge che niun francese residente in paese straniero potrà essere proprietario, in tutto o in parte, di un bastimento che goda dei privilegi concessi ai bastimenti francesi, se egli non è socio di una casa di commercio francese, esercitante il commercio in Francia, e se non prova, con certificato del console in funzioni nel paese straniero ove risiede, che niun giuramento di fedeltà egli ha quivi prestato, e che si è sottoposto alla giurisdizione di quel console. Del resto, questo decreto, del pari che le leggi anteriori, obbliga il proprietario che ha fatto construire un bastimento di far distendere nelle officine delle classi del quartiere ove è sito il porto, dal quale il bastimento dipenderà da ora innanzi, un atto che ne contenga la descrizione, ed attesti che esso è stato misurato e riconosciuto ben construito e di construzione francese. Tale atto si chiama *atto di nazionalità*. Il bastimento riceve nel tempo stesso un nome, che non può più esser cangiato senza una nuova dichiarazione, e dei nu-

meri indicanti il porto e l' ordine del registro.
Tali formalità hanno per principale oggetto di mettere il funzionario, incaricato di invigilare su questa parte, in istato di far pronunciare la condanna di un bastimento che sarebbe riconosciuto di cattiva construzione, e capace di esporre la vita di coloro che debbono imbarcarvisi, e di assicurare la esecuzione delle leggi che vietano agli stranieri di possedere dei bastimenti in Francia, etc.

SEZIONE I.

Della Risponsabilità dei proprietari di Bastimenti, relativamente alle azioni del Capitano.

Il proprietario o l'armatore, dando ad un capitano il comando del suo bastimento, è considerato averlo autorizzato a fare in sua assenza quanto egli crederà convenevole per la conservazione del bastimento e per lo successo della spedizione, ed aver anticipatamente aderito a tutte le obbligazioni che lo stesso contrarrà a tal riguardo: Laonde, è ben giusto che egli sia tenuto delle azioni del capitano e del danno che questo può cagionare. Il capitano è l' incaricato del proprietario; questi si è che lo sceglie.

« Qualunque proprietario di bastimento, dice
» l' art. *216*=203 del Codice di commercio, è
» civilmente tenuto delle azioni del capitano,
» in ciò che riguarda il bastimento e la spe-
» dizione.

» Tale obbligazione cessa con l' abbandono del
» bastimento e del nolo ».

Queste disposizioni sono prese dall' art. 2 del titolo dei proprietari, della Ordinanza della marina. — (*Vedete anche l' art. 1384=1338 del Codice civile*).

Ma, per ben comprendere la natura delle diverse azioni che competono in genere contra il proprietario, bisogna risalire ai princìpi delle leggi romane.

Presso i romani, siccome si è veduto nei prolegomeni di questo titolo, il proprietario di bastimento, o quegli che il noleggiava intero per farlo navigare a suo conto, era chiamato *exercitor*, esercente, perchè esercitava questa specie di commercio: *Exercitorem eum dicimus, ad quem obventiones et reditas omnes perveniunt; sive is dominus navis sit, sive a domino navem per aversionem conduxit, vel ad tempus, vel in perpetuum- L. 1, § 15, ff de exerc. actione.*

Si dava parimenti il nome di *esercente* agli schiavi che rappresentavano il loro padrone nella proprietà dei bastimenti, e che operavano, nel loro incarico, come se ne fossero stati i proprietari. In tal modo i grandi di Roma eludevano la legge, che loro vietava di aver per conto proprio dei bastimenti mercantili.

Ad esempio di ciò che si praticava per lo commercio di terra, il quale si faceva per mezzo di un *institore* (institeur) o sia commessionato, si poneva sul bastimento un incaricato, a cui era affidata la cura del bastimento e del commercio di oltremare, e questo incaricato si chiamava *padrone* del bastimento: *Magistrum navis accicipere debemus, cui totius navis cura mandata est. L. 1, § 1, e § 5, ff de exerc. act.* Durante il corso del viaggio, egli avea ordinaria-

mente lo stesso potere dell' esercente, per tutto ciò che concerneva il bastimento.

Poco rilevava che simile funzione fosse data ad uno schiavo o ad un uomo libero, ad un maggiore o ad un minore: *Cujus autem conditionis sit, magister ipse, nihil interest, utrum liber an servus, etc, L. 1, § 4, ff de exerc. act.*

Alcune volte si ponevano più padroni, *plures magistros*, sovra un medesimo bastimento, sopra tutto quando si trattava di una navigazione importante, affinchè s' invigilassero a vicenda, o che ciascuno adempiesse all' incarico addossatogli. *L. 1, § 13, ff eod.*

Il padrone di bastimento era adunque un fattore di una classe particolare; in tutto ciò che avea relazione al commercio marittimo, egli operava e figurava da *vero padrone;* con lui si dovea principalmente e direttamente contrattare. Era convenevole che egli fosse personalmente tenuto verso il *terzo* che avea in lui fidato.

Ma per dar più peso alla sua promessa, e per proccurargli una maggior fiducia, si aggiunse alla sua personale obbligazione quella dell' *esercente* o proprietario. Da un' altra parte, la necessità della navigazione obbligando i *terzi* a contrattare con i *padroni* di cui ignorano lo stato e la condizione, era giusto che l' esercente fosse tenuto dei fatti del *padrone*, suo incaricato. Da ciò la azione esercitoria: *Omnia facta magistri debet praestare qui eum praeposuit: alioquin contrahentes deciperentur. L. 1, § 5, ff de exercit. act.* Un altro motivo del l' editto del pretore fu che la navigazione interessa essenzialmente la repubblica: *Quia ad summam republicam navium exercitio pertinet. L. 1, § 20, ff eod.*

Gottofredo, su la medesima legge, presume che questo editto, che introdusse la azione esercitoria, era concepito presso a poco in questi termini: *Quod cum magistro navis gestum esse dicetur, in exercitorem qui eum praeposuit, in solidum judicium dabo.*

Lo stesso dovea esser qui che per il commercio di terra. Il proprietario di una bottega era tenuto delle azioni dell'*institore* che vi avea posto.

Militava la stessa, anzi maggior ragione, rispetto al commercio marittimo; giacchè, quegli, che contratta con l' institore, o l' incaricato per lo commercio di terra, può prendere sul luogo le necessarie informazioni; ma, riguardo al *padrone* di bastimento, il tempo, il luogo, le circonstanze imprevedute non danno sovente alcun mezzo da instruirsi, e non permettono di deliberare: *In navis magistro non ita, nam interdum locus, tempus non patitur plenius non deliberandi concilium. L. 1, ff de exercit. act.*

Però la legge non avendo fatto altro se non se aggiungere alla obbligazione personale del padrone quella dell' esercente, la azione principale era diretta contra il padrone, e la azione accessoria contra l' esercente: *Non trasfertur actio, sed adjicitur. L. 5, ff de exercit. actione.*

Si avea non pertanto la scelta di rivolgersi e contra l' esercente e contra il padrone. *Est nobis electio, utrum exercitorem, an magistrum convenire velimus. L. 1, § 17, ff eod.* Ma la azione principale contra il padrone non era in alcun modo alterata, nè dalla *accessione* di quella contra l' esercente, nè dalla scelta che si avea di rivolgersi contra entrambi.

Questa facoltà d' intentare la azione e contra l'esercente e contra il padrone non avea però

luogo, che allorquando il padrone era una persona libera; se egli era schiavo, la azione poteva esser rivolta solo contra l' esercente. Lo schiavo non poteva stare in giudizio: *Cum servo nulla actio est. L. 107, ff de regulis juris.* In questo ultimo caso, del pari che in quello in cui si chiamava in giudizio il solo esercente, lasciando il padrone che era uomo libero, la azione, la quale era di sua natura accessoria, diveniva principale o quasi-principale: *Dicti doctores.*

D'altronde, l' esercente era tenuto della totalità del debito, senza essere ammesso ad abbandonare il peculio del suo schiavo, o del suo figlio non emancipato, che avea stabilito padrone: *Si voluntate domini vel patris exerceant, in solidum tenebuntur (pater vel dominus). L. 11, § 22, ff de exercit. act.*

Infine, quantunque la azione esercitoria derivasse dall' editto del pretore, essa era però perpetua, a motivo del favore del commercio. Essa passava agli eredi e contra gli eredi. *Hae actiones perpetuo, et haeredibus et in haeredes dabuntur. L. 4, § 4, ff eod.*

Oltre al padrone, *magister navis*, vi era ancora, presso i Romani, il *navicolare*, (*le naviculaire*) che era incaricato di dirigere la navigazione e di condurre il bastimento a salvamento. Ciò risulta dalle leggi del Codice, al titolo 5, *de naufragiis*, lib. 2, e dalla legge 13, § 2, *ff locoti.*

Però, queste due funzioni erano talvolta riunite: il navicolare era incaricato delle funzioni del padrone, e *vice versa*, siccome è provato dalla citata legge e dalla legge 1, § 2, ff. *nautae caupones, stabularii, ut recepta restituant,* titolo 9, lib. 4.

Egli è perciò che i dottori paragonano, ora i nostri capitani ed i padroni ai *navicolari*, ed ora i *padroni di bastimenti* ai nostri capitani. (*Calvinus, v.° naviċularius; Budée, ad legem 1, ff nautae, etc.*) Questa idea, essendosi accreditata, è invalsa nell' uso, ed è stata adottata nella nostra legislazione nautica, e dalla Ordinanza della marina del 1681, e dal nuovo Codice di commercio.

In fatto, fra noi, le funzioni di *padrone* sono quasi sempre affidate al capitano, il quale è nel tempo istesso il *navicolare* del bastimento. Queste due funzioni di *padrone* o di *navicolare* non sono diverse che quando gli armatori mettono sul bastimento un *sopraccarico*, al quale danno il potere di esigere il nolo, di trattare gli affari, e di fare tutte le operazioni e difese convenevoli. Il capitano è allora (*salvi i diritti dei terzi*) semplice *navicolare*, ed il sopraccarico è *padrone*.

I nostri capitani riunendo adunque per l' ordinario, nella loro persona, le due qualità e di *padrone* e di *navicolare*, i nostri capitani essendo incaricati, non solo di dirigere la navigazione e di condurre il bastimento, ma altresì d' invigilare alla sua conservazione, di esigere il nolo, e di fare, in una parola, tutte le operazioni utili e necessarie, giusto era pur troppo di applicare ai proprietari, che li pongono su i bastimenti, e per lo conto dei quali essi navigano, i medesimi princìpi che militavano a favore dei terzi, contra gli *esercenti* del dritto romano.

Però, la obbligazione imposta al proprietario di essere mallevadore delle azioni del capitano, a cagione della navigazione, è men rigorosa ed è

meno estesa nella nostra legislazione, che nella legislazione romana.

Con la legge 1, § 5, ff *de exercitoria actione*, il proprietario è tenuto indistintamente della malleveria; *Omnia enim facta magistri debet praestare, qui eum praeposuit, etc.* Dovechè il Codice di commercio, come ancora la Ordinanza della marina, del 1681, non rende il proprietario risponsabile indistintamente delle *azioni* del capitano, che sino alla concorrenza del bastimento e del nolo.

Per dritto romano e per dritto comune la risponsabilità civile è indefinita; non vi ha alcun mezzo di sottrarsi al pagamento della totalità del danno. Al contrario, nella nostra legislazione nautica, il mallevadore, cioè il proprietario divien libero con l' abbandono del bastimento e del nolo. Questa mitigazione è tanto più equa, in quanto il proprietario trovasi talmente lontano dal suo capitano, che gli riesce impossibile d' invigilarlo, e spesso ancora di aver corrispondenza con lui. È ben sufficiente che egli sia esposto alla perdita del suo bastimento e del nolo, perchè il suo interesse, independentemente anche dalle merci del suo caricamento, lo induca a far la scelta di un capitano, su cui possa naturalmente contare.

Ma che cosa intende la legge con le parole *le azioni* del capitano? Questa quistione, agitata sotto la Ordinanza del 1681, non lo è meno sotto l' imperio del nuovo Codice di commercio. Le antiche controversie ne hanno suscitato delle nuove, che sono state aumentate dallo spirito di sofismo e dalla mancanza di penetrazione ....

Che che ne sia, la legge limita essa la voce *azione* ai soli *delitti*, *quasi-delitti*, *alla negligenza*, *alla*

imperizia, *alla imprudenza*, *etc*, che producono dei danni, i quali danno principio alla azione civile? è egli vero che tale vocabolo non ha rapporto agl' *impegni*, alle *obbligazioni* ed agl' *imprestiti* contratti dal capitano nella sfera delle sue funzioni, siccome ha deciso la Corte reale di *Rouen*, con sua decisione del 23 marzo 1818, di modo che l' abbandono del bastimento e del nolo non libera i proprietari che nel primo caso, ma non gli scioglie dalla loro risponsabilità per *gl' impegni*, *le obbligazioni*, *gl' imprestiti* del loro capitano?

Simile interpretazione ne sembra oltremodo arbitraria e più che azzardata; essa è contraria alla opinione generale, poggiata su la definizione delle leggi romane.

In primo luogo, si resta veramente sorpreso, leggendo l'art. *216*=203, che un testo così chiaro e così preciso possa essere l'oggetto di una seria discussione, e che distinti giureconsulti lo abbiano interpretato in un senso diverso. Basterebbe, per rifiutare questo sistema, richiamare la massima *ubi lex non distinguit*, *nec non distinguere debemus*.

In secondo luogo, fa d' uopo ricordarsi che l' art. *216* = 203 non è di dritto nuovo. Esso è, come abbiamo già fatto osservare, la ripetizione quasi testuale dell'art. 2 del tit. 8, lib. 2, della Ordinanza del 1681. Il nuovo Codice altro non ha fatto se non se renderlo più corretto nella compilazione, *civilmente*, perchè se il capitano, con un delitto, avesse meritato una pena afflittiva, la risponsabilità dell'armatore non si estenderebbe che a delle risparazioni civili.

L'art. ha aggiunto ancora: *Per ciò che riguarda il bastimento e la spedizione;* il che è una limitazione esatta.

Da un' altra parte, il vocabolo *azioni* è, secondo il dritto romano, un termine generico che comprende quanto è mai possibile di fare: *Verbum* FACERE *omnem omnino faciendi causam complectitur, dandi, solvendi, numerandi, judicandi, ambulandi.*—(*L.* 218, *ff de verborum significatione.*

Fin da questo momento si vede adunque che la parola *azioni*, usata dalla legge, non si limita ad esprimere solamente una azione, un fisicó movimento; che essa abbraccia anche gli atti della volontà, e che, in questo senso, si può fare un contratto, un impresto, come anche può farsi una cattiva azione, un delitto o quasi-delitto.

Nella legge 1.ª ff *de exercitoria actione*, la quale parla delle obbligazioni contratte dal capitano, la parola *azioni*, *facta*, è impiegata nello stesso senso: *Omnia enim facta magistri praestare debet qui eum praeposuit.* Per convincersene, basta proseguire il testo: *Alioquin contrahentes deciperentur.* Altrimenti, coloro che hanno *contrattato* sarebbero ingannati. Così, nella giurisprudenza romana, la voce *azioni* è una espressione generica che comprende tutte le azioni del mandatario; essa abbraccia le *obbligazioni* del pari che le *colpe* del capitano, poichè parla di coloro che hanno contrattato, *contrahentes deciperentur.*

Se la disposizione della legge è generale, la eccezione è altrettanto generale quanto la disposizione: donde siegue che, spiegando l' art. 216 = 205 come va spiegato, nel senso stesso della voce *azione* o *obbligazioni*, diremo: « Qualunque proprietario di bastimento è civilmente tenuto delle *colpe* e delle *obbligazioni* del ca-

» pitano, per ciò che ha rapporto al bastimento
» ed alla spedizione, » poichè noi abbiam veduto che la voce *azioni*, *facta*, ha tale significato nella legge.

« Ma la risponsabilità del capitano cessa con
» l' abbandono del bastimento e del nolo ». Essa cessa sì per le *obbligazioni* che per le *colpe*, poichè il § 2 dell' art. 216 = 203 ha per iscopo di render nullo l' effetto del § 1.

D' altronde, è impossibile di dare un altro significato alla voce *azioni* dell' art. 216 = 203, senza cadere in assurdo.

In fatti, se si restringe la voce *azioni* al senso *colpe*, senza estenderla alle *obbligazioni*, che cosa mai significherà il primo paragrafo dell' articolo? che il proprietario del bastimento sarà solo tenuto delle *colpe* del suo capitano, ed in verun modo delle sue *obbligazioni*. Il proprietario sarebbe adunque più formalmente sciolto dalle obbligazioni, dagl' imprestiti, dagl' impegni del suo capitano; egli non avrebbe bisogno di fare l' abbandono del bastimento e del nolo. È questo un contro-senso che nè la Ordinanza del 1681, nè il nuovo Codice, hanno potuto commettere.

Ora, che pensare delle distinzioni di Valin, su l' art. 2, titolo dei proprietari? . . . . Ma, non ostante la sua arbitraria interpretrazione della voce *azioni*, questo comentatore è egli stesso costretto di convenire che tale art. 2 della Ordinanza del 1681, ripetuto dall' art. 216 = 203 del Codice di commercio, comprende le *obbligazioni* del pari che le *colpe* del capitano: « Del resto, dice egli, le
» *azioni* del padrone contengono anche le sue col-
» pe, cioè, quelle di cui dee naturalmente esser
» tenuto, come ancora le sue *obbligazioni* e le
» sue prevaricazioni; ma da queste obbligazioni

» fa di mestieri togliere quelle, che egli non può
» contrarre senza l'assenso del proprietario ».

Quindi, giusta il ragionamento dello stesso Valin, la voce *azioni* si applica e alle *colpe* e alle *obbligazioni* che il capitano è autorizzato a contrarre per il suo armatore. Ma non si applica punto alle *obbligazioni* che, per effetto della legge, il capitano non è autorizzato a contrarre.

Che mai siegue da ciò? Che il proprietario può liberarsi dalle prime con l'abbandono del bastimento e del nolo;

Che, in quanto alle seconde, egli non è neppure nel caso di ricorrere a simile abbandono, imperciocchè il proprietario non è neanche obbligato.

La falsa interpretazione che, su le prime, vien data da Valin, è combattuta dalle sue ulteriori osservazioni; e, suo malgrado, questo comentatore ritorna, per la forza dei princìpi, alla vera dottrina prescritta dalle leggi, ed insegnata dalla maggior parte dei giureconsulti.

Pothier si esprime nel seguente modo, nel suo Trattato delle obbligazioni, n.° 451.

« La Ordinanza della marina, tit. 8, art. 2,
» accorda un particolar beneficio agli armatori;
» e questo consiste nel potersi sciogliere dalle
» obbligazioni del capitano, che essi hanno in-
» caricato della condotta del loro bastimento,
» con abbandonare ai creditori il bastimento ed
» il nolo ».

Nel suo Trattato dei contratti di noleggio, egli si esprime in termini più precisi:

« Evvi una cosa particolare ai proprietari di
» un bastimento, dice egli. Tutti gli altri com-
» mettenti sono tenuti indefinitamente di tutte
» le obbligazioni che il loro commessionato ha

» contratte per gli affari di cui è stato incari-
» cato ; dovechè i proprietari di bastimento non
» sono tenuti delle obbligazioni del padrone,
» che sino alla concorrenza dell' interesse che
» hanno al bastimento, etc ».

Laonde, di accordo col testo della legge, con la sua vera interpretazione, con la ragione e con l' interesse del commercio, questo dotto giureconsulto pensa che l'armatore non può essere legato, senza eccezione, dalle *azioni* del capitano, e che egli non è tenuto di adempiere alle *obbligazioni* di lui, che sino a concorrenza del valore del bastimento e del nolo.

Emèrigon, che ha scritto dopo Valin, sostiene la stessa opinione di Pothier, con una più profonda discussione, e tanto più rimarchevole in quanto egli si studia a confutare il sentimento contrario.

« La obbligazione, dice egli, che hanno i
» proprietari di rispondere delle azioni del loro
» capitano, è più reale che personale .... Du-
» rante il corso del viaggio, il capitano potrà
» prender danaro sul corpo del bastimento,
» mettere in pegno degli apparecchi o pur ven-
» dere delle mercanzie del suo caricamento. Ecco
» tutto. Il suo potere legale non va oltre i li-
» miti del bastimento, di cui è padrone, cioè am-
» ministratore ; egli non può obbligare la for-
» tuna di terra dei suoi armatori che in quanto
» questi vi hanno acconsentito in un modo spe-
» ciale ....

» La azione non compete contra i proprietari,
» che sino alla concorrenza dell' interesse che
» hanno sul corpo del bastimento ; in guisa che,
» se il bastimento si perde, o pur eglino ab-
» bandonano il loro interesse, essi non sono più
» a cosa alcuna tenuti ».

Tale è il senso, egli soggiunge, in cui lo hanno inteso le leggi marittime del medio evo; e cita il Consolato del mare, cap. 33 e 236; Cleirac, titolo dei fiumi, art. 15; Kuricke, statuto di Amburgo, Grozio, ed un infinito numero di autori che attestano la stessa giurisprudenza nel Nordo. — (*Vedete Emèrigon*, *Cont. a cambio marittimo*, *cap. 4*, *sez. 11*).

In fatti, il Consolato del mare, cap. 33, dopo aver detto che l' interesse, che gli armatori hanno sul corpo del bastimento, è obbligato al pagamento dei debiti contratti dal capitano, nel corso del viaggio, aggiunge che nè la persona nè gli altri beni dei quiratari (comproprietari), sono obbligati, eccetto che non gli avessero dato, a tal riguardo, un sufficiente potere.

Al capitolo 236 si dice che, se il bastimento si perde, è a bastanza che questa perdita vada a conto dei quiratari.

Tale è anche il sentimento di Grozio, lib. 2, cap. 11, § 13; di Stimmano, part. 4, cap. 15, n.° 190; di Kuricke, quist. 21; di Loccenio e Vinnio.

Una dottrina stabilita da sì lungo tempo, affermata da un così gran numero di giureconsulti, e seguita in tutta la Europa marittima, può essa mai oggidì essere da senno impugnata? Se uno potesse ingannarsi sul vero senso della legge, basterebbe che leggesse le disposizioni dell' articolo 234=222, e che si ricordasse quello che ebbe luogo nella commissione, al tempo della compilazione di questo articolo.

L' art. 234=222 dice « che il capitano, du- » rante il corso del viaggio, se vi sia necessità di » racconciamento, etc., potrà prendere danaro ad » imprestito *sul corpo e su la chiglia del va-*

» *scello*, *etc* ». La legge, autorizzando a prender danaro ad imprestito sul corpo e su la chiglia del vascello, non obbliga adunque che il corpo e la chiglia del vascello al rimborso dell' imprestito. Con ciò, essa dichiara implicitamente, che si presta alla cosa, e non alla persona del proprietario, e che solo il corpo del bastimento vi è compromesso, ed in niun modo la fortuna di terra dell' armatore.

Alla epoca della compilazione di questo articolo, la commessione aveva anche aggiunto: *I proprietari sono debitori delle somme prese ad imprestito.*

Il tribunale ed il consiglio di commercio di Marsiglia osservarono che « le somme imprestate » durante il corso del viaggio altra guarentia non » debbono avere se non se il valore del basti- » mento, delle merci, di pertinenza dei proprie- » tari, e del nolo acquistato; e che, essendo » ciò quanto il mutuante poteva reclamare, fa- » cea mestieri evitare che egli non si credesse » nel diritto di portare le sue esecuzioni su gli » altri beni dei proprietari ».

Conseguentemente la commessione medesima soppresse la disposizione, cioè queste parole che avea aggiunte: *i proprietari sono debitori delle somme prese ad imprestito.* — (*Vedete Progetto del Codice di commercio, lib.* 2, *tit.* 4, *art.* 180; *Sig. Locrè*, *su l' art.* 234 = 222).

La commessione ha adunque interamente adottato la dottrina che noi professiamo, secondo il parere di Emèrigon, e dei dotti giureconsulti che egli cita, ed ha rifiutato quella di Valin, che noi impugniamo. La intenzione del nuovo legislatore è adunque che l' armatore possa, con abbandonare il bastimento ed il nolo, liberarsi anche degl' imprestiti fatti dal capitano.

In tal modo trovasi giustificato quello che abbiamo detto, che per le *azioni* del capitano si debbe anche intendere le obbligazioni da lui contratte, e che, dandogli il permesso di prendere ad imprestito, la legge altro potere non gli dà se non se quello di obbligare il bastimento ed il nolo, senza che gli sia possibile di compromettere la fortuna *di terra* dei suoi armatori (1).

I partigiani del sistema contrario argomentano con forza dall' ultimo paragrafo dell' art. 298 = 288, il quale dice: « se il bastimento si per» de, il capitano terrà conto delle mercanzie, » secondo il prezzo al quale egli le avrà ven» dute, ritenendo egualmente il nolo portato su » le polizze di carico »; donde siegue, dicono essi, che il proprietario, in questo caso, non si libera con l'abbandono del bastimento e del nolo.

La conseguenza non è esatta e si erra, a nostro avviso, nella vera applicazione di questo paragrafo; ma è necessario rischiarare questa proposizione.

Sotto l' imperio della Ordinanza del 1681, due

---

(1) È anche in questo senso che i signori avvocati di Rennes e Nantes hanno interpetrato le disposizioni dell' art. 216 = 203, nell'affare del Sig. Dessaulx, armatore del bastimento *Le Francis*, contra i signori Lesourd e Clemenson, caricanti.

Questi principi stessi sono stati consagrati dalla decisione resa, il 16 gennaio 1821, dalla Corte reale di Rennes, in tale importante affare.

« Pretendere, dice quella decisione, che la parola » *azioni* non comprenda gl' impegni e le obbligazioni » del capitano, sarebbe lo stesso che distruggere ad un » tempo medesimo la generalità di questa espressione, » limitare la idea e la volontà del legislatore, ed an» nullare la dottrina di quasi tutti gli autori, etc ».

opinioni diverse sorsero su la esecuzione dell'articolo 14, del nolo, di questa Ordinanza, il quale dice soltanto. « Il nolo sarà parimenti dovuto per » le mercanzie che il padrone sarà stato costretto » di vendere per provvisioni, racconciamento ed » altre necessità pressanti, tenendosi da lui conto » del loro valore, al prezzo che il rimanente » sarà venduto nel luogo del discaricamento ».

Si vede bene che questo articolo non avea punto preveduto il caso della perdita del bastimento; la quale cosa facea dire a Valin: Tutto ciò suppone che il bastimento arrivi in salvamento. *Quid*, se accade in seguito che esso si perda? .... Valin, per effetto del suo sistema d' interpretazione della parola della legge, *azioni* del padrone, ed appoggiandosi all' art. 68 della Ordinanza di Visbuy, il quale vuole che, in questa ipotesi, *il padrone sia nulladimeno tenuto di pagare al mercatante le anzidette mercanzie*, sostiene che i proprietari del bastimento debbono pagare il valore delle merci vendute durante il corso del viaggio per le necessità della navigazione, independentemente dal destino posteriore del bastimento, *nel modo istesso che* se, in vece di rendere queste merci, *il padrone avesse preso ad imprestito da un altro una simil somma per la quale avrebbe tratto sovra lui una lettera di cambio, etc.* Essi non possono, dice egli, per liberarsene, opporre l' art. 2, titolo proprietari, la cui disposizione non si applica che alle obbligazioni del padrone, per le quali esso non avrebbe azione contra i proprietari del bastimento, onde esserne da loro indennizzato, etc.

Potbier, contratto di noleggio, n.° 34 e 72, si dichiara del parere di Valin, osservando tuttavolta che delle persone versate nella giurisprudenza

marittima, da lui consultate sul suo trattato, hanno deciso che i proprietari delle mercanzie vendute per i bisogni del bastimento nulla potevano esigere, allorchè da poi il bastimento si era perduto.

Dal canto suo, Emèrigon, contratto a cambio marittimo, cap. 4, sez. 9, impugnando questa dottrina, dice: « egli è evidente che, se il bastimento si perde, il capitano nè gli armatori sono » soggetti, a tal riguardo, a veruna obbligazione » personale. È qui una *specie d' imprestito forzoso a gran rischio*.

» Le merci così vendute sono presunte non » aver giammai cessato di essere a bordo durante il viaggio. Ecco perchè il nolo ne è » dovuto; ecco perchè *il prezzo ne è pagato alla* » *ragione alla quale sarà venduto il rimanente* » *nel luogo del discaricamento* ..... Tali merci » sono suggette alla contribuzione delle grosse » avarie, etc ».

Nel suo Contratto di assicurazioni, cap. 12, sez. 43, § 5, questo celebre giureconsulto osserva: « Gli effetti *gettati*, *venduti o dati per* « *la comune salvezza*, sono presunti essere ancora » esistenti sul bastimento. Ecco perchè essi sono » suggetti alla contribuzione ed al pagamento del » nolo; ecco ancora perchè sono valutati al prezzo » del luogo del discaricamento ».

In fatti, se non si presumessero tali effetti sempre esistenti sul bastimento, la valutazione dovrebbe esserne fatta, non secondo il prezzo del luogo del discaricamento, ma bensì secondo quello del luogo della partenza; vi sarebbe contraddizione per parte del legislatore, e se le merci sono sempre riputate esistenti sul bastimento, esse debbono, nel caso che questo si perda, subire la

istessa sorte delle altre merci perdute, per le quali i caricanti non hanno alcuna azione verso i proprietari del bastimento, ma soltanto verso gli assicuratori.

Il parere di Emérigon è fondato sul Consolato del mare, e su i Regolamenti di Anversa. Il Consolato del mare, cap. 105, decide che se, nel corso del viaggio, il capitano non trova danaro ad imprestito per sovvenire ai bisogni del bastimento, potrà vendere delle mercanzie sino alla concorrenza della somma necessaria, e non riserba su le mercanzie vendute che un semplice privilegio ed una preferenza sul bastimento.

Il Regolamento di Anversa, art. 19, dice che « il padrone di bastimento non potrà vendere nè » dare in pegno alcuna mercanzia, sempre che » troverà danaro a cambio o a gran rischio; po- » trà, in ogni estraneo caso, vendere delle mercan- » zie caricate; le quali mercanzie saranno pa- » gate al mercatante *al prezzo che si venderanno* » *le altre* »; di modo che, se le altre mercanzie si perdono per naufragio, uguale è la sorte di ciascuno.

Così, secondo Emérigon, il proprietario era liberato di dritto dal pagamento della mercanzia venduta per effetto della sola perdita del bastimento; in vece che, secondo Valin, la perdita del bastimento non era una circonstanza sufficiente per liberare il proprietario. Nel primo sistema, il prestito fatto con la vendita della mercanzia, nel corso del viaggio, è della stessa natura che il prestito fatto a gran rischio, ed al par di esso, avendo privilegio sul bastimento, al par di esso col bastimento si estingue. Nel secondo sistema, è una obbligazione ordinaria risultante da una azione del capitano, il proprietario del quale è risponsabile.

Questa quistione, veramente importante, poteva senza dubbio essere considerata in vari aspetti sotto l' imperio della Ordinanza del 1681, la quale non si era a bastanza spiegata a tale oggetto; ma infine la giurisprudenza dei già mentovati ammiragliati parve stabilirsi in preferenza della opinione di Emérigon, le cui ragioni sembrano più potenti di quelle addotte da Valin.

Al tempo della compilazione del Codice di commercio, fu mestieri risolversi sovra un punto di dritto che avea diviso due giureconsulti egualmente celebri, e la commissione, composta di persone versate nelle materie commerciali marittime, adottò l' avviso di Emèrigon, come più conforme alla giustizia ed alla equità. — (*Vedete Analisi delle osservazioni dei tribunali*, *p. 77*, *78*, *79*, *etc.*

Pur nondimeno, la sezione dell' interno ed il Consiglio di stato non concorsero nella opinione della commissione; parve loro equo di pensare che le merci vendute per provvedere ai bisogni del bastimento, constituivano un titolo di credito in favore del loro proprietario, siccome era la opinione di Valin, e che, da quel momento, esse più non erano in rischio. In conseguenza, l' art. *298* = 288 fu compilato e adottato tale quale ora si ritrova.

Ma che risulta da ciò? Che la perdita *sola* del bastimento non libera più il proprietario della obbligazione di pagare la merce venduta nel corso del viaggio per i bisogni del bastimento, siccome voleva Emérigon, e siccome lo avea consagrato la giurisprudenza nautica. Ecco tutto. L' articolo *298* = 288 non dice che l' armatore non potrà liberarsi con gli altri mezzi che gli offrono le disposizioni dell' art. *216* = 203; al contra-

rio, subitochè, col nuovo Codice, non si considera la *azione* delle mercanzie vendute come una specie di prestito a gran rischio, il quale si estingue con la perdita del bastimento, questa *azione* rimane nella categoria delle altre *azioni* in generale, risultanti dalla amministrazione del capitano, e che trovansi sotto le disposizioni dell' art. *216* = 203.

Prima del nuovo Codice, l' armatore del bastimento, il cui capitano avea venduto delle mercanzie, poteva dire ai proprietari di queste mercanzie: Io nulla vi debbo; il mio bastimento si è perduto, e, con tal perdita, sono sciolto da qualunque obbligazione verso voi. Oggidì, egli non può più servirsi di simile eccezione, poichè non potrebbe trovare, nella *sola* perdita del suo bastimento, il mezzo di liberazione per lui: ma può sempre dire ai proprietari delle merci vendute: Io intendo avvalermi del beneficio della legge per isciogliermi verso voi, e vi abbandono il bastimento ed il nolo che gli si deve.

Vendere delle mercanzie, nel corso del viaggio, per i bisogni del bastimento, è incontrastabilmente una *azione* da parte del capitano, come prendere ad imprestito a cambio marittimo, prendere delle lettere di cambio, etc: è dessa un atto della volontà di questo ultimo, del pari che tutti gli altri atti, che constituiscono le *azioni* del capitano, delle quali i proprietari sono tenuti, e delle quali possono liberarsi con l' abbandono del bastimento e del nolo.

Il nuovo Codice di commercio più non considerando la vendita delle mercanzie, nel corso del viaggio, come una specie di prestito a gran rischio fatto al bastimento, vi sarebbe stata una specie d' ingiustizia, se l' armatore avesse potuto

liberarsi con la sòla perdita di questo bastimento, nello stesso modo che per un imprestito a cambio marittimo, il quale si estingue col bastimento.

Per esempio, se il bastimento, prima di perdersi, ha guadagnato 40,000 franchi di nolo, ed il capitano ha venduto delle merci per lo solo valore di 10,000 franchi, non sarebbe equo allora che l'armatore ritenesse lo ammontare del nolo senza pagare la valuta delle mercanzie, la cui vendita non è più una specie d'imprestito a cambio marittimo fatto al bastimento, ma un prestito ordinario. Debbe egli adunque, se vuole liberarsi, abbandonare ed il nolo ed il bastimento. Ora, non è la perdita, è l'abbandono del bastimento e del nolo, che libera i proprietari.

Del resto, il nuovo Codice non dice punto che, per effetto dell'art. *298* = 288, riguardante un caso particolare, vi sia derogazione all'articolo *216* = 203, che risguarda il caso generale, e che lascia sempre ai proprietari la facoltà di abbandonare e bastimento e nolo, per isciogliersi delle obbligazioni contratte dal loro capitano.

Tosto che la vendita delle mercanzie, nel corso del viaggio, è necessariamente nel numero delle *azioni* del capitano, nel senso delle leggi romane e secondo la interpretazione dei giureconsulti, tosto che è stato rimosso qualunque dubbio relativamente a quello che dee intendersi per la voce *azioni* del capitano, la quale comprende i prestiti, le vendite, del pari che i delitti ed i quasi-delitti, il legislatore non ha potuto, con l'articolo *298* = 288, derogare a ciò che avea cotanto chiaramente fissato nell'art. *216* = 203. Una disposizione derogatoria ad un testo formale non si stabilisce sovra opinioni di autori,

combattute da essi stessi e da altri, nè sovra induzioni più o meno lontane, tratte da testi alieni dalla quistione. Tali opinioni cadono da sè, ogni qual volta esse non poggiano che sovra un testo che si concilia agevolmente con la disposizione generale dell' art. 216 = 203. Infine, ove la legge è generale, chiara e precisa, non vi ha più dubbio, e non si può più bilanciare a farnè la applicazione.

Or dunque, diciamo adesso che il capitano, sia per imprestito, sia per vendita di mercanzie, sia per delitto o quasi-delitto, altro potere non ha se non di obbligare il bastimento ed il nolo, senza che sia a lui possibile di compromettere la fortuna di terra dei suoi armatori. Questi si sciolgono da qualunque obbligazione contratta dal padrone, nel corso del viaggio, con l' abbandono del bastimento e del nolo.

I proprietari non affidano al loro capitano che il valore del proprio bastimento. Autorizzare il capitano ad indebitarli al di là del valore della cosa a lui affidata, sarebbe lo stesso che mettere la fortuna degli armatori in balia di un agente puramente speciale.

Le imprese di armamento sarebbero troppo pericolose, se fosse di assoluta necessità di dare simile potere ad un capitano; ... e spesso ad un capitano che può non essere della scelta degli armatori; giacchè si sa che, nel corso del viaggio ed in taluni casi, il capitano può delegare i suoi poteri ad un altro, o pure un incognito può essere scelto dal magistrato, in rimpiazzo di quello incaricato dagli armatori .....

Se il capitano riunisce non solo le funzioni di navicolare e di padrone, cioè di amministratore del bastimento, ma altresì quella di amministra-

tore del carico, il proprietario non sarebbe liberato con lo abbandono del suo bastimento e del nolo. Qui, egli è tenuto delle azioni del capitano cui ha affidato una simile amministrazione, non solo sino al valore del bastimento e del nolo, ma ancora sino al valore delle mercanzie affidate alle sue cure, e dei proventi che ne derivano. Ed è allora, sotto alcuni rapporti, il caso della azione institoria, per effetto della quale il committente è tenuto verso il terzo che ha contrattato col suo incaricato, purchè sia un oggetto che abbia relazione alla amministrazione affidata; ed il commissionato acquista, per le sue anticipazioni e somministrazioni, un privilegio su la cosa acquistata o conservata per mezzo delle anticipazioni. — (*Vedete Emérigon*, *Contratto a cambio marittimo*, *cap.* 4, *sez.* 11, *p.* 455. *L.* 30, *ff de procurat. Pothier*, *del mandato*, *n.*[i] 59 *e* 86, *etc.*).

« È conseguenza di questo principio, dice Emérigon, che, se gli armatori ricusano di adempiere alle obbligazioni contratte dal loro capitano amministratore, debbono abbandonare il bastimento ed il carico, sì di entrata che di uscita, o almeno tenerne conto (giacchè la formalità dell' abbandono non essendo stata prescritta a tale riguardo, essa non è di rigore). Basta che eglino non abbiano tratto vantaggio dalle obbligazioni del loro capitano, e che la loro fortuna di terra non siasi aumentata. Ciò è relativo alla disposizione del dritto romano. LL. 10 e 17, ff *de inst. actione*. — Allorquando io parlo del caso in cui i proprietari abbandonano il bastimento ed il nolo, io considero il capitano quale semplice *padrone*, e non quale incaricato della merce. Questa ulti-

» ma qualità modifica la disposizione della Or-
» dinanza ».

Ma se il capitano fosse spedito in un paese qualunque, per farvi, per conto dei suoi armatori, delle operazioni di commercio, e per imprendervi delle speculazioni che gli sarebbero state specificate prima della partenza, allora i suoi armatori sarebbero indistintamente tenuti di tutte le sue azioni e di tutte le obbligazioni che egli avrebbe contratte in virtù di questa particolare missione. Eglino non sarebbero più ammessi a fare l' abbandono del bastimento e del nolo per evitare le azioni che s' intenterebbero contro ad essi, giacchè, in questo caso, il loro capitano non si sarebbe diportato come semplice capitano, come semplice conduttore di bastimento, come semplice amministratore del carico, ma bensì come un commessionario incaricato di fare simili operazioni di commercio. Il suo mandato non essendo più circonscritto fra i limiti della navigazione, tutte le sue obbligazioni ricadono sotto l'imperio del dritto comune.

Del resto, il proprietario è tenuto non solo delle azioni del capitano scelto da lui stesso, ma ancora delle azioni di quello il quale, durante il viaggio, è stato surrogato capitano: *magistrum accipimus, non solum quem exercitor praeposuit, sed et eum quem magister.* Il terzo, che è di buona fede, non dee soffrire pel dritto di colui che comanda. D' altronde, la celerità delle operazioni marittime, il loro allontanamento le une dalle altre, sono altrettanti ostacoli che impediscono al terzo di verificare se quegli, che comanda attualmente il bastimento, abbia realmente il diritto di comandare.

La medesima decisione debbe aver luogo, quan-

do anche sarebbe stato espressamente convenuto fra l' armatore ed il capitano che questo ultimo non potrebbe farsi rimpiazzare. *L. 1, § 5, ff de exercitoria act.* E ciò, come dice questa legge, *propter utilitatem navigantium.* (*Kuricke, quist. 15, p. 868; Targa, cap. 12, n.° 25*). Noi non dobbiamo arrestarci alle distinzioni fatte da Casa Regis, *Disc. 71, n.° 17 e Disc. 115*, perchè, il ripetiamo, i terzi conoscono solamente quello, il quale trovasi in possesso del comando. È quasi impossibile che essi sieno instruiti della esistenza della clausola proibitiva. — Tale è anche la decisione di Ulpiano, giusta il parere di Giuliano, su la citata legge. Ulpiano aggiunge: *Dicendum tamen erit eo usque pro ducendum esse utilitatem navigantium.*

Ma nel caso in cui il capitano ne surrogherebbe un altro senza necessità, e senza l' assenso dei proprietari, il capitano sarebbe tenuto delle *azioni* del *surrogato* verso gli armatori. — (*Vedete Kuricke, ibid.; Targa, ibid.; Rocco, de navib., not. 3 e 4*).

Le azioni del capitano comprendono le sue colpe e le sue prevaricazioni; ma sempre e solamente per ciò che concerne il bastimento e la spedizione ed altresì la amministrazione del carico, se mai ne è incaricato. La risponsabilità del proprietario non è che civile, cioè, che si riduce a pagare la indennizzazione del danno causato dal fatto del capitano. Se la azione del capitano è un delitto, le istanze criminali non possono essere dirette che contro a lui stesso, tolto il caso, in cui vi fosse complicità per parte del proprietario.

Ma il proprietario sarebbe egli tenuto della

obbligazione contratta dal suo capitano, nella polizza di carico, di portare in Francia una mercanzia proibita, senza farne menzione nel suo manifesto, se, al suo arrivo, il capitano non indicasse questa mercanzia ai caricanti o ai consegnatari?

Fa d' uopo osservare che un simil trattato è illecito, poichè è contrario alle leggi del regno ed agl'interessi della industria. È vero che dall'articolo 216 = 203 risulta che il proprietario debbe esser tenuto delle azioni del capitano, per ciò che riguarda il bastimento e la spedizione; ma non se ne dee cavare la conseguenza che questa obbligazione si estenda a quelle vietate dalla legge, e molto meno al caso in cui il frodatore o il suo complice vorrebbe far soffrire al proprietario del bastimento una perdita che solo egli debbe alla sua propria colpa imputare. Se è importante, per lo commercio, che il bastimento sia mallevadore delle azioni del capitano, non lo è perciò meno che il proprietario del bastimento non sia tenuto degli atti illeciti fatti dai caricanti.

Allorchè si contratta in dispregio delle proibizioni delle leggi, esse non debbono avere alcuna forza nella esecuzione delle convenzioni fatte. Nel porre da banda le leggi, i caricanti han fidato nel capitano, ma non hanno potuto contare su la garantia del bastimento; garantia che le leggi accordano solo a coloro che si sottomettono alle loro disposizioni.

Perciò, in questo caso, i caricanti non possono rivolgersi che contra il capitano, alla cui fede essi sono esposti.

Fu così giudicato, con decisione della Corte reale di Aix, del 30 dicembre 1819, sovra un appello dal tribunale di commercio di Marsiglia.

Lo stesso è per le obbligazioni che il capitano non ha il dritto di contrarre senza il consenso dei proprietari, relativamente agli art. 223=210, 232 = 220, e 321 = 312. In tutti questi casi, i proprietari non sono in alcun modo obbligati dal fatto del capitano, e coloro, che hanno contrattato con lui solo, debbono a se stessi imputare la loro poca accortezza. — (*Vedete qui appresso le sezioni 3 e 12 del tit. 4, e la sez. 11 del titolo 9*).

Del resto, se il bastimento appartiene a diverse persone, tutti i proprietari sono solidalmente tenuti delle azioni del capitano: *si plures navem exerceant, cum quolibet eorum in solidum agi potest. L. 1, § 25, ff de exercitoria act.; Kuricke, quest. 20, fol. 875.* Ma non deesi perder di mira che la risponsabilità dei proprietari ha solamente luogo per quello che concerne il bastimento e la spedizione, ed altresì per la amministrazione del carico, se il capitano ne è stato incaricato.

Il creditore può rivolgersi e contra il capitano e contra il proprietario, a sua scelta, come presso i Romani; ma noi non conosciamo, nella pratica, l'uso delle *azioni oblique* stabilite dal dritto romano. Coloro che hanno contrattato col capitano possono, o rivolgersi direttamente contra il proprietario, o intentare la azione contra il capitano, ovvero chiamare in giudizio nel tempo istesso e l'uno e l'altro. Se si ottiene condanna contra il solo capitano, altro non resta allora se non se a far dichiarare esecutoria contra il proprietario la sentenza che si è ottenuta contra il capitano; imperciocchè, il capitano, il quale ha contrattato sotto un nome qualificato, non essendo personalmente obbligato, la condanna deve solo eseguirsi contra il proprietario, qua-

lora egli si trovi sul luogo, o vi sia rappresentato da un corrispondente. Se, nell' uso, il creditore si rivolge al capitano, è per fargli riconoscere il debito, e per evitare la eccezione del proprietario, il quale non mancherebbe al certo di chiedere che il capitano fosse messo in causa per confessare il debito o pur per contenderlo.

Non vi ha azione diretta, e condanna esecutoria contra il capitano, se non quando la obbligazione è a lui propria e personale, osserva Valin, *loco citato*; a cagion di esempio, per costrignerlo ad adempiere alle sue polizze di carico, ad esser tenuto delle sue azioni e delle sue colpe e dei suoi delitti; egli non può andar suggetto ad alcuna altra sentenza contra lui resa, che con la qualità di rappresentante del proprietario.

Fa d' uopo qui adunque allontanare la dottrina di Loccenio e di Vinnio, i quali, persuasi che il creditore possa rivolgersi, a suo piacimento, e contra il capitano e contra il proprietario, soggiungono però che, se egli ha intentato azione contra l' uno, non può più molestare l' altro; ciò non poggia che su le frivole sottigliezze del dritto romano, per rispetto alle azioni.

Finora di altro non ci siamo occupati se non se della applicazione dell' articolo *216* = 203 del Codice di commercio; ma noi dobbiamo andare più oltre, ed esaminare la simultanea applicazione dell' art. *216* = 203, e degli art. *369* = 361, *372* = 364, e *385* = 377 del Codice istesso.

L' art. *216*=203, siccome abbiam veduto, autorizza il proprietario a far l' abbandono del bastimento e del nolo, relativamente alle *azioni* del capitano.

Gli art. 369 = 361, 372 = 364 e 385 = 377 autorizzano il proprietario a fare agli assicuratori l' abbandono degli oggetti assicurati, nei casi preveduti.

Ora il proprietario che ha abbandonato il suo bastimento ed il nolo agli assicuratori, i quali ne hanno accettato l'abbandono, può egli in seguito abbandonare lo stesso bastimento ed il nolo ai caricanti della merce ?

Per risolvere questa importante quistione, è necessario distinguere la natura e gli effetti dello abbandono fatto agli assicuratori, e la natura e gli effetti dell' abbandono fatto ai caricanti.

Col primo abbandono (art. 385 = 377) la proprietà degli oggetti assicurati è stata acquistata dagli assicuratori, i quali ne dividono il prodotto, in proporzione delle somme che hanno assicurato, siavi perdita o pur benefizio.

L' art. 216 = 203 non dà un simile effetto all' abbandono che esso autorizza; è semplicemente una dichiarazione del proprietario del bastimento di nulla pretendere su tale proprietà; è semplicemente un rinviare il caricante a rivolgersi, per lo suo pagamento, contra le cose soltanto, e non contra la persona del proprietario, la cui obbligazione, secondo la espressione di Emèrigon, è più *reale* che *personale*.

Ma, ben diverso dall' assicuratore, il caricante non diventa al par di lui proprietario del bastimento. Altro egli non può se non se farsi pagare sul bastimento sino alla concorrenza di ciò che gli è dovuto, senza giammai poter trarre alcun beneficio dall' abbandono. In una parola, fra l' assicuratore ed il caricante vi ha quella differenza che passa tra il proprietario e'l creditore privilegiato o ipotecario. L' abbandono fatto al

caricante altro non è se non una rinunzia alla proprietà della cosa, per non essere tenuto al pagamento dei debiti che vi gravitano, e non per trasmetterne la proprietà. È un abbandono dello stesso genere di quello dell' erede, il quale rinuncia alla eredità per non essere tenuto di pagarne i pesi (art. *784* = 701 a *802* = 719 del Codice civile); abbandono che non rende punto proprietari i creditori; dello stesso genere dell' abbandono del terzo detentore, acquirente di un immobile ipotecato, il quale può rilasciare l' immobile per non essere tenuto verso i creditori ipotecari (art. *2168* = 2063); dello stesso genere infine dell' abbandono del debitore che fa la cessione dei suoi beni. (*art. 1269* = 1223.)

L' abbandono fatto agli assicuratori è di una tutt' altra specie. Esso è una vera traslazione della cosa, di cui eglino debbono pagare il prezzo; traslazione che li rende proprietari di tale cosa, che li sottopone a tutti i pesi che vi sono, purchè non preferiscano anche essi di abbandonarla.

Questa distinzione è una risposta a tutte le obiezioni che potrebbbero esser fatte. Qualunque obiezione vien tolta dalla diversa natura dell' uno e dell' altro abbandono, dei quali il primo, cioè quello fatto agli assicuratori, trasferisce loro la proprietà, e l' altro rende i caricanti semplici creditori della cosa. Con l' abbandono fatto agli assicuratori, i quali diventano proprietari, eglino sono tenuti dei debiti che gravitano su la cosa inerenti alla cosa stessa, nel mentre, relativamente ai creditori, l' abbandono altro effetto non ha se non di far conoscere che l' antico proprietario della cosa nulla più vi pretende, e che tali creditori debbono ricercarla nelle mani del-

l' individuo qualunque che la possiede, per essere pagati su la medesima.

Siegue da ciò che l' armatore può, con l'abbandono fatto ai caricanti, rimandarli verso gli assicuratori, divenuti proprietari del bastimento e del nolo, che sono stati loro rilasciati, e far così, nel tempo istesso, un doppio abbandono. Questo abbandono non è però parziale; giacchè, obbligato di rilasciare la intera cosa, cioè il bastimento col nolo, il proprietario non è perciò obbligato di renderla libera dai debiti che vi gravitano, e che sono le *azioni* del capitano, amministratore di questa cosa. Tali delitti sono un peso naturale della cosa; il quale peso, sebbene ne menomi il valore, non impedisce punto però che la sua trasmissione non sia integrale.

Questa proposizione presenta anco minori difficoltà, allorquando gli assicuratori sul bastimento hanno guarentito le stesse *azioni* del capitano, cioè *la baratteria* del padrone; clausola che si trova quasi sempre nelle polizze di assicurazione.

Il creditore caricante, inviato in tal modo con l' abbandono verso l' assicuratore sopra corpo, al quale è stato rilasciato il bastimento, è preferibile su tale bastimento e sul nolo all' assicuratore, per la ragione che questi, non avendo un diritto maggiore di quello del proprietario del bastimento, nulla può pretendere sul *bastimento e sul nolo*, sino a tanto che il proprietario della merce non sia stato interamente indennizzato. Che se il proprietario del bastimento non ha fatto l' abbandono del bastimento e del nolo, il suo assicuratore sarà tenuto di farlo, in mancanza di pagamento effettivo, perchè oggetti dalla legge specialmente obbligati alla indenniz-

zazione del caricante. Ciò è quanto risulta dalla opinione di Valin, su l'art. 4, tit. 7, delle avarie, donde siegue che gli assicuratori sovra il corpo possono, al pari del proprietario, siccome lo insegna Valin, liberarsi dal canto loro da ogni risponsabilità con abbandonare il bastimento e'l nolo, o pure, il che val lo stesso, rinviare i caricanti o gli assicuratori sovra carico a farsi pagare sul bastimento e sul nolo.

Ma il proprietario, il quale abbandona il bastimento e 'l nolo al caricante o all'assicuratore sovra carico, è egli obbligato, nel caso di cui è quistione, di abbandonare nel tempo istesso il prodotto della assicurazione? Non debbe egli ugualmente esigerlo dall' assicuratore?

Ciò che, a prima giunta, potrebbe far nascere del dubbio, si è il principio già stabilito che l'abbandono non può aumentare la fortuna di terra del proprietario del bastimento.

Valin, *loco citato*, scioglie la questione.

« In quanto al proprietario del bastimento assicurato (dice questo celebre comentatore), » il quale è stato costretto di abbandonare il bastimento ed il nolo, per isciogliersi dalla obligazione di malleveria alla quale è tenuto per » le azioni del padrone, sebbene, nella ipotesi, » il suo assicuratore non profitti del bastimento, » egli non lascia di essere in diritto di chiedergli il pagamento della somma assicurata sul » bastimento. Soggiunge però Valin: È ciò conseguenza della obbligazione, che l'assicuratore » ha contratta, assumendo il peso della baratteria del padrone. »

Independentemente da siffatta circonstanza, il prodotto della assicurazione è il prezzo del premio che il proprietario del bastimento ha pagato

per assicurarlo. Questo premio non è punto obbligato alla malleveria dei debiti e delle obbligazioni contratte dal capitano; la legge non vi suggetta espressamente che il bastimento ed il nolo. Il Codice di commercio altro non obbliga, in favore dei caricanti, se non se il bastimento ed il nolo: essi adunque nulla hanno da pretendere su le assicurazioni.

In generale, il bastimento non è rappresentato dalla assicurazione, la quale, dopo la perdita del bastimento, diviene un diritto esistente da sè, che produce una azione diretta-personale in favore dell' assicurato.

D' altronde, tutti questi princìpi coincidono con la equità e con gl' interessi ben calcolati del commercio.

Senza tale regola, in fatti, le assicurazioni sovra corpo diverrebbero illusorie per il proprietario, poichè egli non avrebbe il mezzo, anche stipulando la guarentia della *baratteria* del capitano, cosa generalmente in uso, di mettersi in *salvo* da qualunque altra perdita, fuorchè da quella del premio; il che però è l' oggetto della assicurazione, ed il motivo per cui il premio vien pagato.

SEZIONE II.

Della Risponsabilità dei proprietari, relativamente ai Bastimenti armati a guerra.

Noi intendiamo qui parlare degli armamenti in corso, o sia delle scorrerie. La scorreria può, è vero, essere considerata come una spedizione militare, e sotto un tal rapporto le regole che la riguardano non appartengono al Codice di com-

mercio; ma la scorreria è anche una speculazione di commercio, e sotto questo aspetto appunto la considera l'art. *217* = 204 della legge nuova.

» I proprietari dei bastimenti armati a guerra, » dice tale articolo, non sono tenuti dei delitti e » delle depredazioni commesse in mare dalla » gente di guerra, che si trova su i loro ba- » stimenti, o dall'equipaggio, che sino alla con- » correnza della somma per la quale avranno dato » cauzione, eccetto che non ne sieno partecipi » o complici. »

Due specie di bastimenti mercantili possono essere armati a guerra i *corsali* e le *lettres-de marque*. Si chiama *corsale* il bastimento destinato ad attaccare ed a difendersi, armato da negozianti per correre sovra i bastimenti nimici, catturarli e condurli in uno dei nostri porti o vero in un porto amico, a fine di farne la vendita in profitto degli armatori, dell' equipaggio e degli altri interessati.

Si chiama *lettres-de-marque* il bastimento carico di merci, per andare a venderle in un porto amico, e armato nello stesso tempo a guerra, per la sua propria difesa, nel caso che sia assalito da qualche inimico.

Non è giammai permesso ad un particolare, senza la autorizzazione speciale del governo, d'impugnare le armi contra il nimico, eccetto che egli non vi sia astretto dalla necessità della difesa: *Negat enim jus esse, qui miles non sit, pugnare cum hoste.* — (*Cicerone*, *de offic. lib.* 1, *cap.* 11.)

Siegue da questo principio, riconosciuto da tutti i pubblicisti (*Grozio*, *lib. 3*, *cap. 18*, *§ 1*; *Puffendorfio*, *lib. 8*, *cap. 6*, *§ 18*;

Vattel, *lib. 3*, *cap. 14*, *§ 223*), che i negozianti, i quali armano per iscorrerie contra i nimici, debbono essere muniti di una patente autentica da parte del sovrano, senza di che essi sarebbero nel caso di essere trattati *da pirati.* — (*Vedete Hubner*, *t. 1*, *part. 2*, *cap. 3*, *sez. 6; il cavaliere d' Abreu*, *part.* 1, *cap. 1*, *§ 11 e seg.*)

La Ordinanza della marina, art. 1, titolo delle prede, dice « che niuno potrà armare bastimenti » a guerra, senza patente dell' ammiraglio. » E nell' art. 4 dello stesso titolo, « che le per- » sone, le quali scorrono il mare senza patente » di alcun principe o di alcuno stato sovrano, » sono dichiarate *pirati.* » (*Vedete Valin*, *ibiq.*, *e la dichiarazione del 1.° febbraio 1650*, *riportata da questo dotto comentatore.*)

È questa, osservano tutti i pubblicisti, la differenza che passa tra i pirati e gli armatori in corso. I primi, scorrendo i mari senza patente di alcun sovrano, sono dei ladri e dei predatori degni dell' ultimo supplizio; i secondi, percorrendo i mari con patente di un principe sovrano, e da nimici dichiarati, sono persone degne di lode, allorchè combattono pel proprio Sovrano.

In tempo di una guerra marittima, il governo che regge con mani abili le redini dello stato sa trar profitto dagli armatori in corso, in modo da farne una buona marina ausiliaria. Una quantità di capitani corsari ha fatto onore alle armi francesi, ed i nomi dei Cassard, Delaigle, Duguay Trouin, etc, sono illustri anche presso i nimici.

Comunque egli sia, negli armamenti ordinari, i proprietari sono tenuti indistintamente delle azioni del capitano; essi non possono sottrarsi

a tale risponsabilità se non con l' abbandono del bastimento e del nolo.

Per l' opposto, negli armamenti a guerra, eglino non sono tenuti di queste medesime azioni, dei delitti e delle depredazioni commesse in mare dalla gente di guerra o dall' equipaggio, che sino a concorrenza della somma per la quale avranno dato malleveria. Tale eccezione, in questo caso, è sensibile e giusta. La ragione si è che, in simili circonstanze, è molto più facile all' equipaggio il commettere degli atti di violenza, ed è molto più difficile ai proprietari il prevenirli ed il prevederli, anche perchè non si ha l' obbligo di una tanta cura nella scelta dell' equipaggio.

La malleveria, di cui parla l' art. 217 = 204 era di 15, 000 franchi, secondo la Ordinanza della marina, titolo delle prede, art. 2. Con la legge del 21 termidoro anno 3, essa era stata aumentata sino a 50, 000 franchi; ma con l' art. 20 del regolamento su le scorrerie, del 2 pratile anno 11, è stata fissata a 37, 000 f. per qualunque bastimento armato a guerra e con mercanzie, e l' equipaggio del quale, compreso lo stato maggiore, è di cento cinquanta uomini, o meno.

Se lo stato maggiore e la maestranza, l' equipaggio e la guarnigione, formano in tutto più di cento cinquanta uomini, la malleveria sarà di 74, 000 f., ed in questo ultimo caso tal malleveria sarà data solidalmente dall' armatore, da due persone non interessate all' armamento, e dal capitano, etc.

Qualunque atto di malleveria per armamento in corso debbe essere depositato alla officina della iscrizione marittima del porto ove l' armamento

ha luogo, e debbe essere registrato nella officina della iscrizione della marina del capo-luogo della prefettura marittima.

Il principale oggetto di questa malleveria si è, dice Valin, di dare al pubblico una sicurtà per gli abusi, per le prevaricazioni o ruberie che potrebbero essere commesse dagli armatori in corso o dalla loro gente, e sopra tutto di guarentire ai bastimenti neutrali il pagamento dei danni-interessi che potrebbero loro essere accordati per effetto di un arresto illegale, o di un dilapidamento fatto in mare. Essa guarentisce puranco i diritti dell' equipaggio e quelli della cassa degl' invalidi della marina, in ragione di ciò che loro spetta su le prede.

Le antiche ordinanze del 1400 e 1517 si contentavano di far giurare all' armatore, al padrone ed ai suoi compagni, di governare il bastimento *bene e fedelmente, senza arrecar danno ai nostri sudditi, amici ed alleati;* in una parola, si contentavano della loro cauzione giuratoria di rendersi mallevadori delle prevaricazioni.

Le ordinanze del 1513 e 1584 aveano anche giudicato a proposito di sciogliere gli armatori dalla obbligazione di rispondere dei delitti della gente loro, eccetto che non si provasse che essi fossero stati presenti o partecipi alle ruberie, o che avessero diviso il lucro; in qual caso eglino erano liberati, col rendere ciò che aveano avuto, o il giusto valore.

Una tale giurisprudenza era troppo contraria ai princìpi del dritto naturale e civile, il quale vuole che qualunque uomo risponda delle azioni della sua gente, perchè essa potesse sempre esistere. La ordinanza del 23 febbraio 1674 suggetta gli armatori a dare in avvenire buono e

sufficiente mallevadore e certificatore, (1) con obbligo di pagare i danni e gl'interessi, come anche le ammende alle quali potrebbero essere condannati gli armatori istessi, per effetto delle loro scorrerie.

Nel voler rimediare a degli abusi, senza dubio intollerabili, si cadde in un eccesso contrario. Era agevol cosa il prevedere che una malleveria indefinita non mancherebbe di rallentare estraordinariamente lo zelo degli armatori in corso. Uopo fu ben presto adottare un temperamento necessario, e, con la Ordinanza della marina del 1681, si limitò la malleveria a 15,000 lire, senza certificatore, siccome era stato stabilito tre anni prima, il 10 giugno 1678, con l'art. 25 del trattato di commercio conchiuso a Nimega con le Provincie-Unite: di modo che l'armatore non era più tenuto dei delitti e delle ruberie della gente del suo corsale, che sino alla concorrenza della somma di 15,000 lire, eccetto che egli non fosse partecipe o complice di tali delitti.

Pur nondimeno, disposizioni cotanto sagge furono anche abrogate dai regolamenti del 25 luglio 1704, e del 21 ottobre 1744, nei quali è espressamente ordinato che, in caso di contravenzione, rispetto ai bastimenti degli alleati e dei neutrali, gli armatori sarebbero condannati indistintamente ai danni-interessi.

Il nuovo Codice ha posto un termine a questi cangiamenti funesti sempre al commercio, e principalmente alle speculazioni di tal genere.

Nel mentre rinnova le massime e le regole della Ordinanza della marina, esso dà nel tem-

(1) *Un secondo mallevadore.*

po istesso una sufficiente ed equa sicurtà contra gli abusi e le prevaricazioni delle persone dell'equipaggio e della gente di guerra, ed una giusta guarentigia ai bastimenti neutrali, per i loro danni-interessi, in caso di presa illegale. Calcola la risponsabilità del proprietario dagl' impedimenti possibili che egli può apportare ai delitti, e questa risponsabilità non va che sino alla concorrenza del valore della sua malleveria, purchè però, dice la legge nuova, non sia egli stesso complice o partecipe di tali ruberie.

Noi non possiamo più oramai ammettere la opinione di Valin, il quale, in conformità dei regolamenti del 1704 e 1744, voleva che l'armatore in corso fosse indefinitamente tenuto di tutti i danni-interessi risultanti dai delitti e dalle ruberie della gente del suo corsale, e dalle prese irregolari da essi fatte, senza potersene difendere con l' attenersi alla sua malleveria.

Questi due regolamenti sono necessariamente abrogati da quello del 2 pratile, anno 11, citato di sopra, e dal Codice di commercio. Il nuovo legislatore ha sentito che, col lasciar gravitare su gli armatori delle obbligazioni indefinite, si veniva ad annientare interamente le scorrerie marittime ed a nuocere con ciò agl' interessi dello stato, la politica del quale è di infievolire, con tutti i possibili mezzi, le forze dell' inimico.

Così, la obbligazione dell' armatore in corso non può estendersi che sino alla concorrenza dell' ammontare della sua malleveria, purchè non sia egli *partecipe* o *complice*. Tale è anche la opinione del sig. Laporte, su l' art. 217 = 204 del Codice, e del sig. Delvincourt, t. 2, p. 233, nota 4. delle sue Institute del dritto commerciale.

Se l' armatore fosse partecipe o complice, egli

sarebbe, in questo caso, solidalmente tenuto, per effetto di azione civile, di tutti i danni-interessi che ne risultano, e potrebbe essere convenuto criminalmente, secondo la natura del delitto, per subirne la giusta pena.

Ma, per reputar complice l'armatore, non basta che egli abbia avuto conoscenza delle ruberie; ei non sarebbe neanche sempre nel caso di esser convenuto criminalmente, per averne diviso il lucro: è d'uopo che sia convinto di aver ordinato o consigliato il delitto, sia per iscritto, sia col vivo della voce.

Ma, relativamente alla restituzione con danni ed interessi solidari, basterebbe che egli avesse scientemente preso la sua parte delle cose predate o derubate, ed anche che non ne avesse fatto la rivelazione, se non subito dopo averne avuto conoscenza, almeno prima di essersene fatta querela. — (*Vedete d'altronde Valin, su l'articolo 3., tit. dei proprietari.*)

Con una decisione del Consiglio delle prede, del 25 settembre 1806, è stato giudicato che il mallevadore, in fatto di scorrerie marittime, non poteva invocare il beneficio di discussione.

Non è al certo della nostra materia il disaminare le disposizioni delle altre leggi che concernono le scorrerie marittime. Oltre a che sono del patrimonio della amministrazione pubblica, ed appartengono alla politica delle nazioni, esse meritano d'altronde di essere l'oggetto di un trattato particolare. Però, noi parleremo di alcune difficoltà sorte relativamente alla liquidazione delle prede fatte nella ultima guerra, e che offrono un interesse maggiore per gli armatori, i capitani e gli equipaggi.

La antica legislazione delle prede, consagrata

dalla dichiarazione del 24 giugno 1778, e dalla lettera del sig. di Castries, del 1.° dicembre 1781, la esecuzione della quale è stata conservata a questo riguardo dalla legge del 2 pratile anno 11, non accordava ai capitani che il due per cento, ed agli armatori in corso, che il due e mezzo ed il tre per cento.

Nella ultima guerra, questi due e tre per cento sono stati generalmente portati al cinque per cento, independentemente dalla provvisione che percepiscono i corrispondenti, allorchè le prede sono condotte non nei porti, ove è seguito l' armamento.

Gli azionari e gli equipaggi hanno acconsentito a tali condizioni, i primi col programma di armamento, i secondi con atti rogati innanzi notaio, derogando a tutte le leggi contrarie.

Questi atti pubblici sono essi valevoli, ed il giudice può egli avervi riguardo, essendovi contraria la antica e sempre esistente legislazione?

Parecchi tribunali di commercio hanno prescritto queste specie di convenzioni, ed hanno deciso che non si era potuto nè si poteva operare contra le disposizioni precise della Ordinanza del 24 giugno 1778. Essi hanno d' altronde trovato un appoggio nella lettera del signor di Castries, ed in alcune altre lettere posteriori emanate dalle officine del Ministero.

Noi cominceremo in prima dall' allontanare queste diverse lettere, le quali non possono essere considerate che quali instruzioni per gli agenti della autorità nell' ordine amministrativo, e diremo col signor Pardessus, in una consulta del 16 aprile 1820, che abbiamo presente: « Ovun- » que i magistrati hanno sentito la loro inde- » pendenza ed hanno voluto esercitarla, le cir-

» colari non sono state giammai ammesse. » Questa massima, che trae la sua santità e la sua forza dal dovere e dalla conscienza del magistrato, è stata convertita in disposizione di legge, e si trova consagrata nell'art. 247 della legge del 28 aprile 1816, risguardante le contribuzioni indirette. Di fatto, nella applicazione dei princìpi del nostro dritto pubblico e privato, non si è giammai riconosciuta potenza legislativa nelle circolari dei ministri.

Da un' altra parte, noi dobbiamo far osservare che la disposizione della ordinanza, o del regolamento del 1778, che fissa il dritto di provvisione al due e tre per cento, è meramente enunciativa, ed in nulla pregiudica al diritto che hanno i particolari di adottare fra loro quelle disposizioni che giudicano convenienti. Essa vige solo nel caso in cui niuna convenzione si è fatta su la provvisione da percepirsi: allora si è nell'obbligo di prendere per base la ragione prescritta dal regolamento; ma, in qualunque altro caso, il legislatore non ha inteso di portare alcuna ferita alla libertà di cui i particolari debbono fruire nelle loro transazioni commerciali.

Ora, esaminiamo un poco la difficoltà relativamente agli *azionari* ai quali sono devoluti i due terzi delle prede, in concorrenza con l'*armatore* ...... Egli è incontestabile che le convenzioni hanno forza di legge per quelli che le han fatte (*art. 1134 = 1088 del Codice civile*), ed esse non possono essere rivocate che per le cagioni autorizzate dalla legge. Su tal proposito, niuna proibizione nel regolamento del 1778.

È incontrastabile ancora che gli armamenti in corso sono delle società fra gli azionari e gli armatori. « Le *società* per armare in corso, dice

» l'art. 14, se non vi ha convenzione contraria,
» sono reputate in commandita. » Indi soggiugne
l'art. 5: « l'armatore potrà, con l'*atto di so-*
» *cietà* o con le azioni, fissare il capitale, etc ».

Le società in commandita, del pari che quelle
in nome collettivo, non sono sotto la influenza
del governo; le sole società anonime vi sono sog-
gette. (*Art. 37 = 52 del Codice di commercio*).

Si sa che è della essenza delle società di go-
dere della massima libertà nelle convenzioni che
debbono reggerle. (*Domat, delle società, sez. 1.ª*).
Il nostro Codice non colpisce di nullità che la
convenzione, la quale darebbe ad uno dei soci
la totalità del beneficio. (*Art. 1855 = 1727 del
Codice civile*).

Tale è anche l'oggetto per cui il regolamento
del 1778 ha lasciato la società per armare in
corso nel numero delle società in commandita; tale
egualmente l'oggetto per cui ha lasciato la stessa so-
cietà sotto l'impero delle disposizioni *generali*
che esso prescrive, allorquando disposizioni *spe-
ciali* non sono state fissate dall'atto di società.
Se non vi ha convenzione contraria, dice il re-
golamento; la qual cosa suppone, spiega anzi for-
malmente, che fra gli *azionari* e *l'armatore*
una convenzione qualunque può modificare le
società in un modo contrario alla dichiarazione
del 1778, e per conseguenza in una disposizione
accidentale, come quella che fissa la provvisione
al due o al cinque per cento.

Tosto che dunque la disposizione della legge
non è che enunciativa, e niuna proibizione con-
tiene all'uopo; tosto che la società per armare
in corso è una società in commandita; tosto che
questa società è suscettibile di tutte le conven-
zioni e modificazioni legittime, si è potuto e si può

aumentare il diritto di provvisione dell' armatore relativamente agli azionari, e farlo ascendere dal due e mezzo al cinque per cento, etc.

Ma non debbe questa decisione essere la stessa tra gli equipaggi, e l'armatore? Sì, certamente.

Però, si sa che gli equipaggi sono sotto una specie di protezione speciale che loro accorda la amministrazione della marina, ma essa altro non è se non una protezione di vigilanza, con cui la legge circonda la debolezza e la ignoranza per mezzo di proibizioni espresse, come sono il divieto di vendere le loro porzioni di prede, quello di non dare ad altri la loro procura se non alle loro spose o ai loro parenti prossimi, i quali non possono impiegarne il prodotto che per sovvenire le spose o i figli dei marini; la inibizione di non poter in altro luogo ricevere il loro pagamento se non alla officina delle classi del luogo dell'armamento, affinchè non lo consumino nel corso del viaggio; la proibizione espressa dal decreto del 27 settembre 1778, per modificare l' art. 25 della dichiarazione del 24 giugno precedente, la proibizione, cioè, di ricevere delle anticipazioni troppo forti, per non esporre i marini istessi a dissipare anzi tempo il profitto del viaggio, ed altre proibizioni di simil natura, etc.

L'interesse dei marini è e debbe essere senza dubbio infinitamente prezioso allo stato, ma non vi sono marini, se non vi sono armatori, ed il governo si è avveduto del pericolo quasi certo di non avere armatori in corso se non accordava loro una intera libertà nelle convenzioni con gli equipaggi. In fatti, questa protezione di vigilanza, che la amministrazione della marina esercita in favore degli equipaggi, non è un dichiararli incapaci di fare tale o tale altra con-

venzione con l'armatore, perchè la legge non ne ha qui specialmente pronunziata la nullità. Non vi ha alcuna disposizione che proibisca agli equipaggi, come nè tampoco agli azionari, nè che annulli delle convenzioni liberamente fatte alla ragione stabilita dalla commissione; convenzioni tanto più ponderate in quanto sono loro comuni con la totalità degli azionari e con gli stati maggiori degli equipaggi, interessati al par di essi ed anche più di essi, poichè le loro porzioni sono più forti, a non acconsentire a delle convenzioni esorbitanti. Eglino sono, d'altronde, tutti uomini maggiori di età, che conoscono la natura e la forza delle convenzioni che soscrivono, e quando anche ve ne fossero dei minori fra loro, essi sono considerati maggiori per il loro commercio.

Senza entrare nelle distinzioni che fanno tutti gli autori su le varie specie di leggi, sul loro modo di obbligare, sul caso in cui è permesso di derogare alla legge, su quelli, al contrario, nei quali la contravvenzione produce la nullità delle obbligazioni contratte: senza parlare del testo di quella legge del digesto: *Legis virtus nec est imperare, vetare, permittere*, donde il dotto professore sig. Toullier, t. 1, p. 51, 1.ª edizione, fa derivare la sua distinzione delle leggi *precettive*, *proibitive* e *permissive*, si può dire in generale che in ultimo tutto si riduce alla legge che *permette* ed a quella che *vieta*, e che solo quella che *vieta* produce la nullità delle obbligazioni che la violano. Tutto rientra nel principio, che ogni cosa non proibita dalla legge naturale, o dalle leggi positive, è permessa.

Il sig. Perrin, nel suo trattato delle nullità,

p. 201 e seg., poggiato su la autorità di Dunod, Serpillon e Merlin, non dà forza di nullità che alle leggi proibitive. Questa dottrina è anche stabilita dall' articolo 6 = 7 del nostro Codice civile. « Non si può derogare, dice » questo articolo, con delle convenzioni par» ticolari, alle leggi che interessano l' ordine » pubblico ed i buoni costumi. » Siegue da ciò che si può derogare a qualunque altra legge, menochè a quelle che riguardano questi due punti.

Ma vi ha qui qualche cosa di assai rimarchevole; noi troviamo nel regolamento del 1778 delle disposizioni di ogni specie; delle imperative semplici (*Art. 16, 17, etc.*); delle imperative con obbligazione *penale* (*Art. 26, 27, 28*); delle facoltative, *se non vi è convenzione contraria* (*Art. 14, 21, 24*, etc.); infine, e sopra tutto delle disposizioni *proibitive* assai moltiplicate (*Art. 24, 25, 29, 30, 32, 33, etc.*), e delle disposizioni *dimostrative o enunciative*, del numero delle quali è l' art. 20: *la provvisione ordinaria sarà del due per cento, etc.*

Da ciò una invincibile conseguenza, vale a dire che non è caduto in mente al legislatore di mettere la esecuzione di ogni articolo del suo regolamento sotto lo stesso grado di obbligazione. A cagion di esempio, allorchè egli vuole espressamente determinare la porzione di ciascuno su le prede, dice, nel suo art. 33, *non potrà essere accordato;* ma quando parla della provvisione dell' armatore, egli più non si serve di questa espressione *decisiva e proibitiva*; dice soltanto, *la provvisione ordinaria sarà del due per cento*, etc; il che può sottintenderne una maggiore.

Ora, diciamolo con Domat, leggi civili, p.

24, le leggi, che permettono ogni sorta di convenzioni, s' interpretano con tutta la estensione, che può loro esser data; nel mentre quelle che vietano o che derogano al dritto comune debbono restrignersi ai loro particolari casi. Or dunque, l' art. 20 del regolamento del 1778 non è proibitivo, esso è solo enunciativo rispetto alla provvisione dell' armatore: questa può quindi essere portata ad una ragione più forte, in virtù di particolare convenzione.

Si potrebbe ancora trarre dalle disposizioni degli art. 32 e 33 del titolo delle prede, della Ordinanza della marina, la conseguenza che le convenzioni fatte per armare in corso, per questa specie di società tra l' armatore e l' equipaggio, sono libere, e suscettibili di stipulazioni più o meno alte.

Ma noi ci limiteremo a citare una sentenza del tribunale civile della *Loira inferiore* emanata il 21 piovoso anno 8, *su l' appello da una sentenza* del tribunale di commercio di Nantes, fra il commessario principale della marina e gli armatori del corsale *Le Chèri.* Questa sentenza, pronunciando su le provvisioni degli armatori, tanto rispetto agli *azionari* quanto riguardo agli *equipaggi*, decide che esse debbono essere accordate quali sono state stipulate, per i motivi,

» Che un editto del mese di agosto 1743, » art. 3 (*vedete Valin*, *lib. 3*, *tit. 9*, *art. 32* » *della Ordinanza del 1681*), vuole che il » prodotto delle prede sia ripartito fra gli equi- » paggi e gli azionari, *conformemente alle con-* » *dizioni della loro società*; »

» Che l' art. 20 della dichiarazione del 14 giu- » gno 1778 non ha determinato la provvisione » ordinaria, che per il caso in cui essa non è » stata convenuta fra le parti;

» Che gli art. 14, 21, 22, 23 e 24 consa-
» crano la libertà di fare quelle disposizioni che
» più convengono alle parti; che non può, in
» fatto, esistere alcun motivo legittimo d'inter-
» dire agli armatori, agli azionari ed ai *ma-*
» *rini*, di fare, su la provvisione degli arma-
» tori, quelle convenzioni che saranno di loro
» pieno gradimento. »

Questa sentenza è stata senza dubbio conside-
rata nel Ministero e nel Consiglio di stato,
come interamente conforme ai veri princìpi, ai
princìpi di una eterna giustizia, poichè non è
stata proposta alla Corte di cassazione, e che,
da un'altra parte, non ha dato motivo al go-
verno di restrignere, col suo decreto del 2 pra-
tile anno 11, le provvisioni e le altre stipula-
zioni fra gli armatori e gli equipaggi.

Al contrario, si trovano nell' art. 7 di que-
sto decreto le stesse non proibitive disposizioni
che nell'articolo 20 del regolamento del 1778,
e con questa medesima espressione, il dritto di
provvisione *ordinaria*; locchè, come abbiamo già
detto, suppone e lascia sussistere il diritto di sti-
pulare una provvisione convenzionale maggiore
della provvisione legalmente fissata.

Non si può adunque porre in forsi che il le-
gislatore abbia *inteso* lasciare interamente libere
le convenzioni fra gli armatori e gli azionari,
e deesi per conseguenza ammettere che la prov-
visione degli armatori debbe essere accordata sicco-
me è espressa nelle stipulazioni fra le parti.

Questa provvisione debbe essere determinata
senza riduzione; essa, a cagion di esempio, è
indipendente da quella che sarebbe dovuta al
commissionario per la vendita di una preda por-
tata in un altro porto, e non in quello dell'ar-

mamento. Ogni giorno accade che degli accidenti multiplicano le provvisioni negli affari commerciali; ed in questo caso la consegnazione della preda è di obbligo; abbisogna assolutamente un consegnatario che domicili nel luogo, e che, con le sue conoscenze locali, abbia i mezzi da procurare una vendita più facile, più pronta, meno dispendiosa, e per conseguenza più vantaggiosa.

Se altramente fosse, potrebbe risultarne un gran periglio; giacchè l' armatore ordinerebbe al suo capitano d' inviar sempre le sue prede al luogo dell' armamento; locchè le esporrebbe necessariamente ad essere catturate in un tragetto lontano e periglioso, ed esporrebbe gli equipaggi ad esser fatti prigioni.

Questa provvisione debbe anche essere independente da quella dovuta per la negoziazione delle tratte risultanti dal prodotto della vendita delle prede fatte nel porto dell'armamento.

Tosto che l'art. 50 della Ordinanza del 1778 permette di vendere *in lettere di cambio accettate a due mesi di scadenza al più tardi*, se non si può vendere in contante, ne viene di necessità che la provvisione per la negoziazione di queste tratte è dovuta all' armatore, il quale perderebbe le sue spese di corrispondenza e di esazione; il che non è da proporsi, ed è fuori di qualunque usanza. Ma l' armatore, in questo caso, sopporta egli stesso le spese pro rata del suo interesse.

Questa provvisione debbe ugualmente essere independente dalle spese e dagli onorari dei patrocinatori e degli avvocati pagati per il giudizio delle prede.

Nella società in commandita, della cui natura sono gli armamenti in corso, l' armatore è il ge-

store; egli è ugualmente e per convenzione il procuratore dei suoi soci. Gli onorari delle persone che egli ha impiegate per la difesa degl' interessi comuni, e per far dichiarare buona preda il bastimento catturato, non possono giammai essergli ricusati. In appoggio di ciò viene l'articolo *1999* = 1871 del Codice civile, il quale obbliga il mandante a pagare al suo mandatario, oltre al salario promesso e stipulato, le anticipazioni e le spese che questi ha fatto per la esecuzione del mandato; e sarebbe veramente lo stesso che non ravvisare il testo della legge, il pretendere che niun rimborso sia dovuto all'armatore per le spese e le anticipazioni fatte, prendendo per pretesto che egli riceve un salario sotto il nome di provvisione.

Del resto, in simili affari, non si può niegare che le spese sieno ordinariamente molto considerabili, per giungere alla condanna di una preda. Queste spese sono anche a carico dell' armatore, pro rata del suo interesse.

Esiste, è vero, una ordinanza del Consiglio delle prede, in data degli 8 giugno 1808, notificata dal signor procuratore generale ai tribunali di commercio con sua circolare del 20 agosto seguente, della quale si è potuto e si potrebbe abusare, e la quale contiene « *che ad* » *imitazione di ciò che si pratica nella Corte* » *di cassazione*, non saranno ammessi in tassa » che i danari sborsati dagli avvocati, come le » spese di traduzione di documenti, il diritto di » bollo, di registro ed altri simili, lasciandosi » gli onorari degli avvocati a carico dei pro- » prietari e degli armatori che loro affidano i » propri interessi ».

Se questa ordinanza avesse inteso decidere che,

in materia di prede, gli onorari degli avvocati rimarrebbero a carico del solo armatore del corsale, senza che vi contribuiscano proporzionalmente gli azionari e gli equipaggi, vi sarebbe incompetenza e nullità da parte del Consiglio delle prede per un possente motivo; ed è che, col Codice civile, art. 5 = 5, è vietato ai giudici di pronunciare, in via di disposizione *generale o di regolamento*, nelle cause che sono sottoposte al loro giudizio. Con più di ragione era quindi inibito al Consiglio delle prede di prescrivere ad altri tribunali di accogliere o pur di rigettare tale o tale altra spesa.

Ma non è possibile che il Consiglio delle prede lo abbia inteso a questo modo, poichè dichiara deliberare *ad imitazione di quello che si pratica nella Corte di cassazione*. Ora, la Corte di cassazione stabilisce che la parte succumbente non sopporta che le spese messe in tassa della parte vincitrice; ma giammai la Corte di cassazione, nè alcun tribunale, ha deliberato, nè ha inteso stabilire che la parte, sia vincitrice, sia perditrice, non pagherebbe gli onorari degli avvocati e dei difensori che essa ha impiegati.

E se questa parte non ha operato nel solo suo nome, ma nel nome di una società, la quale l'avrebbe *legalmente e per convenzione* autorizzata a difenderla, non vi ha alcun tribunale che abbia deciso che questa parte non avrà che il rimborso delle spese messe in tassa, e che perderà gli onorari degli avvocati e degli altri difensori che avrebbe impiegati. In simili decisioni vi sarebbe violazione manifesta dei principi relativi alla società ed al mandato.

Tale decisione non potrebbe sostenersi che allorquando vi fosse prevaricazione e supposizione di false spese per parte dell' armatore.

Ma non sarebbe lo stesso, nè si dovrebbe decidere a questo modo, relativamente alle *spese di viaggio*, e la provvisione dell' armatore non può essere considerata independente da tali spese. In fatti, le spese di viaggio sono necessariamente entrate in considerazione, nel tempo della convenzione che ha fatto ascendere questa provvisione del due per cento ad una provvisione più considerabile. Ed anzi è anche stipulato, in quasi tutte le convenzioni di questo genere, che la provvisione è fissata al cinque per cento *a cagione delle fatiche estraordinarie, degl' imbarazzi e dei viaggi indispensabili di una simile spedizione*, etc.

In fine, in quanto alla provvisione accordata al capitano in cambio della *cassa* del capitano catturato, fa d' uopo distinguere gli armamenti fatti sotto l' imperio del regolamento del 1778, e gli armamenti che hanno avuto o avranno luogo sotto l'imperio del decreto del 7 fiorile anno 9, e del regolamento del 2 pratile anno 11.

Era antichissima usanza, che il capitano catturante, independentemente dalle sue porzioni nelle prede, riteneva per suo particolar profitto, sotto il nome di *cassa* del capitano catturato, non solo tutto il contenuto di tale cassa, come abiti, biancheria, effetti, gioie, danaro, ma altresì la paccottiglia, e gli altri oggetti di pertinenza del capitano preso.

Questa usanza è riconosciuta ed approvata dall'art. 15 di una dichiarazione del Re, del 25 novembre 1693. Porta questo articolo che la cassa del capitano preso sarà portata e conservata a bordo del bastimento catturante, per essere aperta al suo arrivo dall' armatore, in presenza degli ufficiali dell'ammiragliato, il quale dovea

poi renderla al capitano, se essa non eccedeva la somma di cinquecento scudi; se poi eccedeva una tal somma, l' armatore pagava al capitano i cinquecento scudi, ed il rimanente rientrava nella massa del valore della preda. — (*Vedete Codice delle prede, edizione del 1784, 1.ª parte, p. 151, e Valin, in seguito dell' art. 2, titolo delle prede.*)

Nella funesta guerra dal 1756 al 1763, il corso marittimo divenendo ogni dì più pericoloso e richiedendo dei più forti capitali, i capitani esigerono, all' infuori dei cinquecento scudi, o 1, 500 f. per la cassa del capitano catturato, che l' armatore loro desse una *somma*, se fossero fatti prigionieri, ed inoltre il due e mezzo per cento su le prede che farebbero. — (*Vedete Valin, su l' art. 32, tit. delle prede.*)

Ma, nella guerra del 1778, non fu più quistione di consegnare in natura ai capitani di corsari la cassa del capitano preso, nè i 1, 500 f. della dichiarazione del 25 novembre 1693; ma si enunciò, nella dichiarazione del 24 giugno 1778, la disposizione che siegue, art. 29.

» Nè la cassa del capitano preso, nè le
» paccottiglie, che potrebbero appartenergli,
» in qualunque luogo del bastimento esse sieno,
» potranno, in alcun caso, essere distribuite al
» capitano del corsale che avrà fatto la preda.
» Permettiamo tuttavolta all'armatore di stipulare,
» a favore del detto capitano, e perché gli vaglia
» d' indennizzazione, una somma propor-
» zionata al valore della preda, e solo quando
» essa arriverà a salvamento. ».

Non vi ha più adunque nè cassa, nè paccottiglia, nè merci, nè 1, 500 f., ma solo un *permesso indefinito* all' armatore di fissare, a favore

del capitano, *una somma proporzionata*, perchè gli serva di indennizzazione.

Così, sotto l' impero di questo regolamento, si è potuto fare a questo riguardo, col capitano, qualunque possibile convenzione, sia del due, del tre, del quattro, del cinque per cento, e non vi ha alcun pretesto che possa permettere di allontanarsi da questa stipulazione formalmente autorizzata dalla legge.

È fuor di dubbio che tale convenzionale provvisione debba esser presa dal prodotto *lordo* delle prede: tale è lo spirito dell' art. 20 della dichiarazione del 1778, il solo che parli di provvisioni, e che non s' intenda altramente.

Il dritto delle provvisioni si prende, in genere, dall' ammontare lordo delle esazioni, e non già dal prodotto *netto*, o residuo di un conto o di una spedizione. Questo punto è di un uso universale in commercio. — (*Vedete d' altronde il signor Pardessus*, *t. 1*, *p. 585*.

Però, tutto ciò non deve porsi in esecuzione che relativamente agli armamenti che hanno avuto luogo, siccome lo abbiamo poco anzi detto, sotto l' imperio della ordinanza del 24 giugno 1778. Ben diversamente è per gli armamenti fatti dopo i decreti del 17 fiorile anno 9, e del 2 pratile anno 11.

L' art. 9 del primo contiene che le provvisioni dei capitani catturanti non potranno in alcun caso eccedere il due per cento fissato dalla dichiarazione del 24 giugno 1778, e soffriranno la ritenuta prescritta in profitto della cassa degl' invalidi, etc.

L' art. 93 del secondo porta che queste provvisioni non potranno eccedere il due per cento dell' ammontare *netto* della liquidazione particolare di ogni preda.

Queste disposizioni non sono più enunciative; sono espresse e proibitive: esse non possono adunque ricevere alcuna modificazione da parte degli armatori e dei capitani. Altra differenza non hanno, se non che la prima fissa il due per cento secondo il modo di esazione della ordinanza del 1778; per conseguenza questo due per cento può anche essere prelevato dal prodotto *lordo* delle prede fatte sotto l' imperio del decreto del 17 fiorile anno 9, nel mentre l'altra vuole che la prelazione si faccia sul prodotto *netto* della liquidazione particolare di ogni preda.

Del resto, è necessario però far osservare che i diritti del governo non possono giammai esser lesi dagli accordi o dalle convenzioni fatte fra l' armatore, il capitano, gli azionari e gli equipaggi. Questi diritti sono indipendenti da qualunque particolare transazione; essi debbono sempre essere intatti e riscossi alla ragione fissata dalla legge.

SEZIONE III.

Della facoltà di congedare il Capitano.

Secondo l' art. *218* = 205 del Codice di commercio, il proprietario può congedare il capitano, ed anche senza indennizzazione, se non vi è convenzione in iscritto.

L' art. 14 della Confederazione-Teutonica dava al proprietario la stessa facoltà contra il capitano; però, egli non poteva farne uso che per *una cagione legittima*. « I proprietari, dice tale ar-
» ticolo, potranno mandar via e cassare il pa-
» drone, *con motivo e per cagione legittima*,
» pagandogli la somma che egli avrà sborsata

» per la sua porzione di bastimento. » La ragione di questa disposizione, *con motivo e per cagione legittima*, sta, come lo abbiam di sopra fatto osservare, nella sezione 12 del tit. 2, nell'uso allora esistente di non istabilire per padrone che uno dei proprietari del bastimento, il quale non poteva essere rivocato dai suoi comproprietari, nè destituito, se non in caso di abuso o di prevaricazione.

La Ordinanza della marina del 1681 conservò, nel suo articolo 4, tit. dei proprietari, il permesso a questi ultimi di congedare il capitano; ma non impose loro questa condizione con *motivo e per cagione legittima*. Tal silenzio della legge parve al comentatore Valin una omissione dal canto di essa; egli pensò che il congedo dato dal proprietario al capitano o per capriccio, o per migliori condizioni offertegli da un altro, era sufficiente per dar luogo ad esaminare il motivo del congedo, a fine di giudicare se sarebbe con danni ed interessi o pur senza. Poichè non è da presumersi che la Ordinanza avesse voluto far congedare un capitano senza danni ed interessi indistintamente, nel mentre essa li concedeva a qualunque altro ufficiale del bastimento, ed al semplice marinaio congedato senza valevole motivo. Egli giudicò d'altronde doversi risolvere la quistione in favore del padrone, dappoichè, con l'art. 13 del tit. del sequestro, che corrisponde all'art. 208 = 701 del nuovo Codice di commercio, gli era riserbato la azione per la sua indennizzazione contra la parte sequestrata, la quale lo avea proposto per comandare il bastimento. « Allora, soggiugne Valin, secondo che le circonstanze saranno più o meno interessanti e dimostrate, il giudice, con la sua prudenza,

ricuserà o minorerà i danni e gl'interessi, etc. »

Simile dottrina diede luogo a parecchie contestazioni importanti tra gli armatori ed i capitani, e fu sempre risguardata dai tribunali come una decisione magistrale, perchè si assimigliava nei suoi risultamenti alla antica legislazione. Tale è stato sempre il giudizio di questo tribunale (l'ammiragliato della Roccella), osserva Valin, ogni qual volta si è presentata la quistione. — (*Vedete d' altronde Emérigon, t. 2, p. 369, il quale riporta una sentenza dell' ammiragliato di Marsiglia, che la decide a questo modo*).

Ma oggidì la compilazione dell'art. *218* = 205 rimuove qualunque difficoltà potesse sorgere a questo riguardo. Esso vieta ogni azione per indennità da parte del capitano congedato, *se non vi ha convenzione espressa per iscritto;* di maniera che il proprietario può liberamente congedare il capitano senza essere costretto di render conto a chi che sia, nè tampoco al tribunale, dei motivi che ve lo han determinato.

L'impegno del capitano verso il suo armatore non è un contratto di locazione, siccome era di avviso il signor Boucher; e quel che dice Pothier, *locazione*, n.° 440, non è applicabile. Il comando conferito al capitano è una commissione volontaria e personale, che non è punto della natura delle specie di locazione d'industria prevedute dall' art. *1779* = 1625 del Codice civile.

La commissione data al capitano è un semplice mandato, che è stato ben determinato dal legislatore, e nei suoi motivi, e nella sua compilazione. « Il capitano è il mandatario dei pro» pietari del bastimento, dice l'oratore del go» verno; » e siccome qualunque mandato è gratuito, se non vi ha convenzione in contrario,

giusta l' articolo *1986* = 1858 del Codice civile, così l' art. *218* = 205 del Codice di commercio non accorda ugualmente alcuna indennità, se non vi ha convenzione in iscritto.

Subito che la commissione del capitano non è che un semplice mandato da parte del proprietario, è impossibile di suggettare questo ultimo a dei danni-interessi, e ad esporre i motivi della revocazione di lui. Qualunque mandante può rivocare la sua procura, quando gli aggrada, secondo l' art. *2004* = 1876 del Codice civile, e qualunque mandato finisce con la revocazione del mandatario, conformemente all' articolo *3003* = 1875 dello stesso Codice, senza che il mandante sia tenuto di far giudicare le sue ragioni.

Non è questo il caso dell' art. *208* = 701 del Codice di commercio, che riserba al capitano la facoltà di procedere per la indennizzazione *contra chi di dritto*, allorchè il bastimento è stato sequestrato e venduto. Qui il proprietario usa di un diritto che la legge del mandato gli accorda; è un atto di sua propria volontà, di cui non debbe rendere alcun conto.

I signori Delvincourt e Pardessus osservano che, col nostro articolo, il capitano è trattato assai più male del semplice marinaio, poichè l' art. *270* = 260 accorda al semplice marinaio delle indennità, qualora sia congedato senza giusta cagione; ma, dicono essi, l' armatore avendo sommo interesse di avere un buon capitano, e di conservarlo, allorchè ne ha ritrovato uno tale, si è pensato che egli non si risolverebbe a congedarlo, se non per forti ragioni, e non si è voluto a lui imporre l' obbligo di farle conoscere, per non macchiare, da una parte, la ri-

putazione del capitano, e per non esporre, dall' altra, l' armatore ad una dimanda in riparazioni e in danni-interessi. — (*Vedete il signor Delvincourt, Instit. com., t. 2, p. 204, n.° 4; il signor Pardessus, t. 2, p. 35.*)

È a noi avviso che questi due professori non abbian fatto molta attenzione alla vera natura del contratto che si opera fra il capitano e'l proprietario del bastimento, e che i motivi che essi adducono, motivi presi dalle osservazioni fatte in quei tempi a Valin, e che questo comentatore combatte per sostenere la sua opinione, non sieno veramente quelli, per quanto abbiano forza, che hanno dettato l' art. 218 = 205, ed hanno indotto il legislatore a trattare il capitano in un modo diverso dal semplice marinaio.

Defatto, non deesi perdere di mira che il comando dato dal proprietario è una commissione di fiducia, e meramente volontaria, un semplice mandato sottomesso alle regole che reggono i contratti di questa natura. Or siccome il mandante può rivocare il mandato a volontà, e senza essere tenuto di dirne le ragioni, siccome il mandato termina con la revocazione, siccome nulla debbe essere di ostacolo alla scelta del capitano, così conseguente era lo stabilire che « *il pro-* » *prietario può congedare il capitano, e che* » *non vi è luogo ad indennità, se non vi ha* » *convenzione in iscritto* ». Questa disposizione dell' art. 218 = 205 non è punto una derogazione al dritto comune; è la applicazione necessaria dei princìpi del contratto di mandato, che escludevano ogni altra considerazione. Il capitano non potrebbe ragionevolmente dolersi, poichè può fare col suo armatore tali convenzioni che giudicherà convenevoli per le sue indennità, in caso di revocazione.

Al contrario, l' arrolamento dei marinai e delle altre persone dell' equipaggio è una delle tre specie di locazione d' industria, di cui parla l'articolo *1779* = 1625 del Codice civile. Non è qui al certo un dritto nuovo; la antica legislazione ha sempre risguardato come *locazioni* le convenzioni di tal natura. *Dell' arrolamento e delle locazioni dei marinai* è la inscrizione del titolo 4 del lib. 3 della Ordinanza della marina. « L'ar-» rolamento dei marinai fatto *a viaggio o a me-» se* è un vero contratto di *locazione*, dice » Pothier, *locazione dei marinai*, n.° 160, col » quale un marinaio dà in fitto ad un padrone » i suoi servigi, etc ».

Tosto che il nuovo legislatore, del pari che il legislatore del 1681, poneva nella classe dei contratti di locazione l' arrolamento dei marinai, egli doveva di necessità applicare a queste specie di convenzioni i princìpi che regolano i contratti di locazione. È questo il luogo da invocare, con maggior ragione, ciò che dice Pothier, *della locazione*, *numero 440*. Ed è perciò che la legge vuole che il marinaio congedato senza valevole cagione abbia diritto ad una indennizzazione contra il capitano. Non si debbe più prender per norma le regole del contratto di mandato; ma bensì quelle del contratto di locazione, le quali deggiono servir di base al reclamo delle persone dell' equipaggio.

Così, nel primo caso, la commissione data al capitano è un semplice mandato; ed i princìpi del mandato debbono esservi applicati. Nel secondo caso, l' arrolamento dei marinai è una locazione d' industria; e quindi sono ad esso applicabili i princìpi del contratto di locazione. Ecco la ragione, per cui la legge non ha assimilato

il capitano, il quale non è che un semplice mandatario, alla gente di mare che si è arrolata al servigio del proprietario. Mettere al livello con questa ultima il capitano, il padrone, il navicolare del bastimento, sarebbe stato lo stesso che abbassare in certo modo le onorevoli ed importanti funzioni di cui è rivestito ciascuno di essi.

Non deesi qui chiamare in aiuto la autorità dell' art. 272 = 262 del Codice, il quale contiene: « Che tutte le disposizioni relative ai sa- » lari, ai medicamenti ed alle indennità per lo » riscatto dei marinai, sono comuni agli uffiziali » ed a qualunque altra persona dell' equipag- » gio ». Tale articolo non risguarda il capitano che nel caso in cui egli non è messo in opposizione con la gente del suo equipaggio. Ciò è quanto osserva Valin istesso, su l'art. 21 del titolo 4, lib. 3, della Ordinanza della marina. Da un' altra parte, ogni qual volta i diritti del capitano trovansi regolati da una disposizione particolare e precisa della legge, non si debbe ragionare per analogia di un altro articolo, il quale è spesso, come nel caso presente, fondato sovra altri principj. La legge considera il capitano qual mandatario; essa lo tratta secondo le regole del mandato. La legge, al contrario, risguarda i marinai come aventi affittato i loro servigi, ed essa li tratta secondo le regole del contratto di locazione.

Dobbiamo adunque dire che non deesi più mettere in forse che il capitano congedato non può reclamare delle indennizzazioni, se non vi è convenzione scritta, e che niun diritto egli ha per astringere il proprietario a dichiarare i motivi della sua revocazione, e per conseguenza a far giudicare la validità di tali motivi. La opinione di Valin è oggidì senza autorità.

Però, se il capitano fosse congedato dopo un viaggio incominciato, ha dritto allora a reclamare le spese della andata e del ritorno, al di più dei salari che gli sono dovuti sino a quella epoca: ciò non lede in alcun modo le regole del mandato. È della massima giustizia che egli sia rimandato al luogo ove ha preso il bastimento, e che, durante il cammino, sia mantenuto a spese del proprietario, purchè questi non proccuri al capitano il suo passaggio e' l suo mantenimento sovra un bastimento di ritorno al luogo della partenza. — (*Vedete decreto del 5 germinale anno 12, bullettino delle leggi, 3. ser., 3775*).

Lo stesso debbe essere per le giornate impiegate nell' armamento del bastimento, se il capitano è congedato prima della partenza. Questa indennizzazione è il prezzo di un lavoro già fatto, di cui torna profitto al proprietario, e non è in alcun modo della natura della indennizzazione che la legge ricusa al capitano, nel caso della sua revocazione. Egli non riceverà delle indennizzazioni, ai termini dell' art. *218* = 205, per rispetto alla risoluzione del contratto; ma dovrà ricevere uno stipendio, se d' altronde egli è stato utile al bastimento.

Del resto, dobbiamo far osservare che la disposizione dell' art. *218* = 205 debbe però essere combinata con quella dell' art. *220* = 207. Il diritto di congedare il capitano, comproprietario del bastimento, non cessa, allorchè egli sia stato nominato in forza di una clausola dell' atto di società: è una derogazione all' art. *1856* = 1728 del Codice civile. La maggioranza può togliergli il comando, perchè, in tutto quello che concerne l' interesse comune dei proprietari di un bastimento, si segue l' avviso del maggior numero.

(*Vedete l' art.* 220 = 207). Questa decisione, dettata dalla retta ragione, trovasi anche nelle leggi romane. *Amplior pars obtineat, ita ut quod pluribus placeat, hoc statuatur, qui bonis credere possunt*, dice la legge ultima del Codice, da cui si è formato questo assioma : *Judicium enim integrum est, quod plurimorum sententiis comprobatur*.

Ma siccome la maggioranza si determina, secondo l' art. 220 = 207, da una porzione d'interesse sul bastimento, eccedente la metà del valore di esso, così, se il capitano fosse comproprietario per più della metà, non potrebbe essere congedato, giacchè, ove non fosse egli il capitano, avrebbe egli solo il diritto di nominarlo.

Di fatto, il capitano ha, nella proprietà del bastimento, o una porzione eguale, o una porzione superiore alla metà, o una inferiore.

Nel primo caso, egli è col fatto irrevocabile, dappoichè non ha a temere contro a lui il voto di una maggioranza.

Nel secondo, niuno può rivocarlo, perocchè in esso solo esiste una porzione eccedente la metà degl' interessi.

Nel terzo, la volontà del suo comproprietario basta per escluderlo.

Infine, siccome, giusta l' art. 220 = 207, la decisione sta nel parere del più gran numero, così non è necessario che vi sia il concorso di tutti per congedare il capitano; basta a ciò la maggioranza.

SEZIONE IV.

Della facoltà concessa al Capitano congedato di rinunciare alla sua comproprietà sul Bastimento.

Secondo i principi stabiliti dagli art. 218 = 205 e 219 = 206 del Codice di commercio, il capitano può avere due differenti qualità: da un lato, egli è mandatario comune, e sotto tal rapporto diventa revocabile, se non piace al maggior numero dei proprietari; dall' altro, se ha interesse sul bastimento, egli è comproprietario. Nulladimeno, questa ultima qualità gli dà soltanto il voto nella deliberazione generale, e non il comando, il quale non può essergli conferito se non dal volere della maggioranza.

Ma, nell' istesso modo che la maggioranza è in libertà di toglierlo dalla direzione del bastimento, egli è nella libertà di ricusare la sua fiducia al nuovo capitano nominato dai suoi comproprietari. Ed è perciò che la legge gli permette di richiedere il rimborso della porzione che ha sul bastimento, senza che gli altri possano esimersi dall' effettuarlo.

» Se il capitano congedato è comproprietario
» del bastimento, dice l' art. 219 = 206, egli
» può rinunciare alla comproprietà, ed esigere
» il rimborso del capitale corrispondente. »

» Il valore di questo capitale è determinato
» da periti scelti di accordo, o pur nominati
» di ufficio.

Questo diritto del capitano comproprietario, di dimandare il suo rimborso, non è che facoltativo: egli può farne o non farne uso, a suo

piacere, e niuno può costrignerlo a servirsene. Da lui dipende il ricevere il suo rimborso, o il rimanere interessato: ciò risulta dai termini della legge, *egli può rinunciare*.

Questa disposizione, d'altronde, è tutta in suo favore: essa è fondata sul non volere della legge che egli sia obbligato di continuare nella comunità con persone che gli han fatto una specie d'ingiuria.

Questo rimborso si esegue, nel modo consueto, per parere di periti scelti di accordo, o nominati di ufficio, i quali fanno l'apprezzo del valore del bastimento, e determinano l'ammontare del capitale corrispondente alla proprietà del capitano su tal bastimento.

Questa regola è assai più equa di quella della Società-Teutonica, art. 14, il quale dice semplicemente, *al prezzo che l'avrà comperata*, poichè, come l'osserva Valin, da una parte e dall'altra vi potrebbe esser lesione, se si dovesse determinare il rimborso dal prezzo della compra.

Ma se, con mala fede e con malizia, per vendicarsi dei suoi comproprietari e dare ad essi un novello socio a lor malgrado, il capitano, in vece di esigere il suo rimborso, vendesse la sua porzione sul bastimento, e la vendesse anche ad un prezzo maggiore del suo valore, cioè, facesse impiegare nel contratto una somma più considerabile di quella per la quale la vendita è veramente fatta, è deciso, dice Valin, sul l'art. 4, tit. dei proprietari, che i comproprietari possono allora far estimare tale porzione da periti, per prenderla e ritirarla in preferenza, al prezzo della estimazione.

Questa decisione, che pare cotanto equa, è la disposizione istessa dell'art. 56 della Società-

Teutonica, il quale si esprime così: « Se il pa-
» drone, per far dispiacere ai suoi comproprie-
» tari, vende la sua porzione del bastimento più
» del valore di essa, tale porzione sarà valutata
» da periti, potendo in seguito i comproprietari
» prenderla o ritirarla in preferenza, al prezzo
» valutato. »

In fatti, se fosse altrimenti, sarebbe lo stesso che dare una terza persona per socio, senza lo assenso della società, e si sa che ai termini dell' art. 1861 = 1733 del Codice civile, ogni socio non può, senza tal consenso, ammettere un terzo nella società, ancorchè egli ne avesse la amministrazione. — (*Vedete pure il n.° 4, sul primo Giudizio di Oleron.*)

Però, se la porzione del capitano fosse sequestrata e venduta per autorità giudiziale, noi siam di avviso con Cleirac, su l' art. 5 della giurisdizione marittima, n.° 16, e con Valin, *loco citato*, che i comproprietari non potrebbero reclamare la stessa facoltà. La ragione si è, osserva Valin, che era in libertà dei comproprietari di offerire all' incanto e rendersi aggiudicatari, per cui debbono a se stessi imputare la loro mancanza su tal particolare.

« Dopo la vendita o aggiudicazione di un ba-
» stimento o di una porzione di esso, dice Clei-
» rac, gli altri comproprietari non possono pre-
» tendere preferenza, nè *jus congrui*, col rim-
» borsare l' acquirente, nè costrignerlo, etc. Così
» giudicato con decisione del Parlamento di
» Bordeaux, del 22 dicembre 1746. »

Del resto, noi non possiamo abbracciare la opinione del Signor Pardessus, t. 2, p. 36, il quale, di accordo con Valin, è di parere che son tenuti del rimborso soltanto i comproprietari i

quali han congedato il capitano, e che non si può astrignere gli altri a contribuirvi, niuno potendo essere obbligato ad acquistare. Il signor Delvincourt, ibid., t. 2, p. 205, n.° 7, cita solamente il passaggio di Valin per risolvere la questione.

Noi crediamo almeno, col signor Laporte, su l' art. 219 = 206, che questa risoluzione soffre molte difficoltà. Per la stessa ragione che l' avviso del maggior numero costrigne il numero minore a congedare il capitano (ed in tutto quello che concerne l' interesse comune, secondo l' art. 220 = 207), esso debbe anche suggettare tutti a contribuire al rimborso del capitano, se questi lo richiede.

L' interesse comune dei proprietari di un bastimento è principalmente nello scegliere il capitano, nel dare un *navicolare* proprio alla impresa ed alla destinazione del viaggio. Quanto risguarda l' adempimento di questo atto di primo ordine per la navigazione è nell' interesse e tra i doveri sì del minore che del maggior numero, e ciascuno dei comproprietari può essere astretto a contribuire in comune all' armamento del bastimento. Chi vuole il fine, vuole i mezzi. Da una parte, il bastimento deve navigare, *navis ad hoc paratur, ut naviget*; dall' altra, in tutto quel che concerne l' interesse comune dei proprietari, la legge vien data dal parere della maggioranza. Or il congedo dato al capitano è riputato essere nell' interesse di tutti: tutti deggiono adunque essere suscettibili dei risultamenti del parere della maggioranza.

È qui una delle regole speciali che esistono, in ciò che riguarda le società di comproprietari di bastimento, e che sono diverse da quelle del dritto comune delle società.

D' altronde, la massima che niuno può essere costretto ad acquistare non è senza eccezione, e sopra tutto non è punto applicabile al caso della società. In una società di commercio, ciò che viene acquistato per l' interesse comune è a carico di tutti i membri della società; vie maggiormente in una società nautica, tanto dalle leggi marittime protetta.

SEZIONE V.

Il parere della maggioranza dei Proprietari di Bastimenti serve di legge agli altri.

L' art. 220=207 parla dei diritti dei comproprietari di bastimenti; esso contiene tre importantissime disposizioni. La prima: « Per tutto ciò » che concerne l'interesse comune dei proprietari » di un bastimento, prevale la deliberazione della » maggioranza ».

La seconda: « La maggioranza si determina da » una porzione d' interesse sul bastimento, ec- » cedente la metà del valore di esso ».

La terza: « La vendita all' incanto non può es- » sere accordata che su la domanda dei proprie- » tari, formanti insieme la metà dell' interesse » totale sul bastimento, purchè non esista una » convenzione contraria in iscritto ».

Le due prime disposizioni di questo articolo sono tratte dalle leggi romane: *Amplior pars obtineat, ita ut quod pluribus placeat, hoc statuatur, qui bonis credere possunt*, dice la legge ultima del Codice, già citata. Il loro senso naturale è che il parere di quelli fra i proprietari, i quali, con la loro riunione, hanno il maggiore interesse sul bastimento, cioè un interesse ecce-

dente la metà del valore di esso, debba prevalere su l' avviso degli altri. La maggioranza vien determinata dall' interesse sul bastimento, e non dal numero dei voti. Così, un sol socio, la cui porzione eccedesse la metà, prevarrebbe sovra tutti gli altri, qualunque fosse il loro numero.— *Majorem esse partem pro modo debiti, non pro numero personarum, placuit.* (*L. 8, ff de pactis; Stimmano, ad jus maritimum, cap. 5, n.° 103*); di modo che egli ha il diritto di regolare la impresa e la destinazione del viaggio del bastimento, di scegliere il capitano ed il rimanente dell'equipaggio, di fissare i loro salari e di dare le instruzioni convenienti al viaggio.

La maggioranza in interesse è anche autorizzata a costrignere gli altri interessati a somministrare la loro quota per lo racconciamento, l' armamento ed altro del bastimento, ed a prendere, in caso di loro rifiuto, danaro a cambio marittimo a conto e rischio di essi, dopo averne ottenuto dal giudice la sentenza di autorizzazione. Siegue da ciò che, sebbene alcuni proprietari abbiano stabilito che la compra e l'armamento di un bastimento non ascenderebbero che ad una determinata somma, pur nondimeno, esaurita una tal somma, la maggioranza può dimandare un supplimento per completare l' armamento. Niuno potrebbe dolersi, poichè tutti han mancato di previdenza, ed intanto è necessario che il bastimento faccia partenza. In tal modo vien deciso dal Consolato del mare, cap. 48.

Il cap. 50 decide altresì che, se la maggioranza crede necessario un supplimento per fare una speculazione lucrosa, di cui mostrerà la evidente possibilità, questa spesa debbe esser fatta.

Tale era anche lo spirito della disposizione del-

l'art. 5, titolo dei proprietari, della Ordinanza della marina. Tale è la interpetrazione che dal celebre comentatore Valin vien data a questo articolo. — (*Vedete anche l'art. 233 = 221 del nuovo Codice di commercio*). Se la navigazione di lungo corso, siccome osserva Valin, richiede delle spese considerabili a segno, che vi ha pochi commercianti in istato di formar delle imprese proprie a sostenerla; se vi ha della prudenza di dividere i rischi su vari bastimenti, secondo il consiglio di un savio, *tua omnia uni nunquam navi credis*, affinchè il felice successo degli uni indennizzi del cattivo successo degli altri; se è conveniente di avere, di armare e di caricare dei bastimenti in comune, egli è appunto per ciò di precisa necessità lo stabilire una regola per la utilità dei soci e dei comproprietari, onde il capriccio o lo spirito di contraddizione di alcuni non faccia svanire dei progetti vantaggiosi e profittevoli alla società.

Ma si è dimandato, dice Valin, *loco citato*, se la maggioranza dei propietari in interesse poteva egualmente costrignere l'altra parte a contribuire, per la sua porzione, al caricamento del bastimento, e se, in difetto di caricare delle mercanzie sino alla concorrenza della sua porzione, il maggiore interessato poteva caricare in proporzione del suo interesse, con esentarsi dal nolo, come confondendolo in se stesso.

Questa doppia quistione, che si era presentata nel 1754, nell'ammiragliato della Roccella, vi rimase senza esser decisa. Valin, Emèrigon è Riccard la risolvono negativamente. Egli è ben vero, dicono essi, che naturalmente, e nel rigore delle regole, uno dei proprietari non avea il diritto di disporre e di servirsi della cosa comune, se non

col consenso dell' altro; ma che a cagione della pubblica utilità erasi stabilito che il parere del maggior numero dovesse prevalere su quello del minore. *Quod major pars efficit pro eo habetur ac si omnes agerint. L. 19, ff ad municipalem;* che in questo senso era compilato l' articolo 5 della Ordinanza della marina: onde risultava che la maggioranza avea il diritto di far fare il racconciamento del bastimento, di armarlo, di determinarne la destinazione, di scegliere il capitano; in somma, di ordinare quanto era necessario per lo viaggio, con facoltà di constrignere il minor numero a contribuire alla spesa che esigeva la partenza; ma che il suo diritto non andava oltre, e non si estendeva sino ad obbligare il minor numero a contribuire al caricamento, nè, dopo il suo rifiuto, a caricare il bastimento relativamente alla sua porzione, per conto proprio, e senza porre a calcolo il nolo al minor numero; che, appena la maggioranza caricherebbe delle mercanzie, essa sarebbe tenuta di pagarne assolutamente il nolo, 1.° perchè al bastimento è dovuto il nolo, e conseguentemente a tutti quei che hanno parte al bastimento istesso, chiunque sia quegli, da cui sieno state caricate le merci: colui che partecipa dei pesi e della spesa debbe anche partecipare dei profitti, *l. 10, ff de regulis juris;* che perciò il minor numero, contribuendo all' armamento, e correndo i rischi della navigazione, dee necessariamente prender parte al nolo che guadagnerà il bastimento; 2.° perchè, rispetto al nolo, non è da farsi differenza alcuna tra un caricante straniero ed un caricante comproprietario del bastimento. Il comproprietario non opera allora con tal qualità, ma solamente con la qua-

lità di caricante, per cui egli dee il nolo del pari che il caricante straniero, salvo ad esso a prender parte al nolo in ragione dell' interesse che ha sul bastimento; 3.° perchè il socio non avendo il diritto di scindere l'uso della cosa comune, e d' impiegarne i frutti per suo proprio vantaggio, col pretesto che egli non gli avrebbe percepiti che in proporzione del suo interesse nella società, tutto quello che ne ritrae debbe riportarsi nella massa comune, per essere ripartito, etc. — (*Vedete Valin*).

Queste difficoltà si presentarono di bel nuovo, nel 1786 e 1787, al tribunale dell'ammiragliato di Nantes, fra i soci Tourgouillet e Rousseau, da una parte, ed E. e L. Chaurand fratelli, dall'altra. I negozianti di Rouen, dell' Havre, del paese d'Aunis, e gli avvocati di Marsiglia, di Nantes e di Rennes, consultati su questo proposito, furono dell' avviso di Valin, Emérigon e Ricard, e dichiararono che la opinione di questi tre giureconsulti era una autorità magistrale, dalla quale niuno poteva allontanarsi.

In fatti, di altro non è qui quistione se non se dei proprietari di un bastimento, astrazione fatta dal suo caricamento. Ora, quale è l'interesse comune dei proprietari di un bastimento? quello solo di metterlo in istato di navigare a profitto comune, di regolare la impresa e la destinazione del viaggio; di scegliere il capitano e di formare l'equipaggio; e finalmente di dare le necessarie instruzioni per lo viaggio. Questo è l'unico fine per cui deesi seguire l'avviso del maggior numero. Di tutto questo nulla al certo ha una relazione, diretta almeno e necessaria, col caricamento del bastimento, poichè la qualità di caricante niente ha di comune con quella di proprietario e com-

proprietario di un bastimento, e poichè l' art. 220 = 207 parla solamente dell' interesse comune dei proprietari. L' armamento e l' allestimento di una nave non si estendono punto all' oggetto del suo caricamento. Perciò, dal potere che ha il maggior numero di astringere il minore a contribuire all' armamento del bastimento in comune non ne risulta, che esso possa ugualmente obbligarlo a somministrare il suo contigente per lo caricamento; e se il maggior numero non ha questo potere, nè tampoco ha quello di privare il minor numero della sua porzione nel nolo che sarà dovuto al bastimento, qualunque siasi il caricante delle merci.

Un' altra non meno importante quistione è di sapere se, essendo la maggioranza di avviso di non far navigare il bastimento, è il minor numero obbligato di conformarsi ad una tale deliberazione, senza poterlo far navigare.

Qui, i tre giureconsulti non sono della stessa opinione. Emérigon e Ricard sono per la negativa, e citano in appoggio le autorità di Straca, Kuricke e Cleirac, e la legge 12, § 1, ff *de usufructu quemadmodum*, la quale dice: *Navis usufructu legato; navigatum mittendum immineat; navis enim ad hoc paratur, ut naviget.* Ma, osserva giudiziosamente Valin, non perchè l' usufruttuario di un bastimento ha il diritto di farlo navigare malgrado l' erede proprietario, visto che altrimenti il suo usufrutto sarebbe illusorio, ne siegue, che il meno interessato sul bastimento sia autorizzato a farlo navigare contra la volontà dei suoi cointeressati.

Cleirac, nella sua nota su l' articolo 59 della Ordinanza della Confederazione-Teutonica, dice con ragione: « Se di due proprietari di un ba-

» stimento, uno vuole che navighi, e l'altro vi si
» oppone, dee prevalere il primo ». Ciò è giusto.

Kuricke, sul Dritto anseatico, tit. 5, art. 7, p. 759, dice anche: *Certe eum prevalere deberem qui navim navigare, quam otiosam domi manere mavult, etc*

Straca, *de navibus*, part. 2, n.° 6, si esprime in questi termini: *Ego fingo tibi quaestionem: duos esse dominos navis, alterum velle congruo tempore ad navigandum, ipsam navim navigatum mittere, alterum vero malle in portu permanere, et praeferendum illum existimo, qui se ad usum parata uti velit, et utiliter agere, recusante socio, ut tradunt.—(Vedete Bartolo, Paolo, etc.)*

Ma, osserva inoltre Valin, si può supporre che non sia ivi quistione che di due soci di un bastimento a porzioni uguali, poichè non vi si vede deciso il caso del socio minore contra il maggiore; per la qual cosa niuna di tali autorità ha assoluta applicazione all' art. 220 = 287, il quale, senza far distinzione, vuole che il maggior numero domini il minore in tutto quello che concerne l' interesse comune dei proprietari. Or il punto di sapere se si farà, o pur no, navigare il bastimento, concerne sicuramente l' interesse comune dei proprietari, per conseguenza, ai termini della legge, dee prevalere l'avviso del maggior numero, e solo nel caso di parità di voti si accorda la preferenza alla parte che vuole farlo navigare. Se uno vuole che navighi, e l'altro no, il bastimento debbe navigare: *Ad hoc paratur, ut naviget.*

I sentimenti pro e contra sovra queste varie quistioni sono discussi a lungo da Valin, e la importanza che vi ha messa questo dotto comen-

tatore era ben tale da attirare gli sguardi dei compilatori del Codice di commercio, e sovra tutto del Consiglio di stato. La non decisione di tale difficoltà ha più di una volta accagionato dei grandi dibattimenti nei tribunali; un articolo particolare, e più esplicativo, poteva fissare il tutto.

Che che ne sia, la opinione di Valin dee certamente esser seguita: altramente, il minor numero detterebbe la legge al maggior numero, lungi dal riceverla da questo; il che sarebbe contra il testo vero dell'art. 220 = 207, e contra i princìpi di ogni giustizia. Solo nel caso di parità di voti dee preponderare il partito della navigazione. Quando anche si trattasse di un bastimento solito ad essere noleggiato, il minor numero non potrebbe essere autorizzato a farlo navigare a nolo contra il volere della maggioranza, la quale debbe al certo avere delle buone ragioni per opporvisi, soventi volte per non esporsi a dei pericoli e a delle perdite che la prudenza le suggerisce di evitare.

Pur nondimeno è da osservarsi, che in tutto ciò si suppone, che nell'atto di società non vi sia clausola la quale regoli la destinazione del bastimento, e la specie di navigazione da farsi, con la obbligazione di tutti gl' interessati di contribuire a quanto sarà necessario all' uopo; altrimenti, si dovrebbe adempiere la convenzione, sotto pena di tutte le spese, dei danni e degl' interessi contra i contravventori. Gli effetti della comproprietà di un bastimento possono essere regolati dalle convenzioni delle parti. Queste possono stipulare, del pari che in qualunque altra specie di società, il modo di amministrazione della cosa comune. Tali condizioni debbono allora essere eseguite da tutti i comproprietari; nè si può dire nella no-

stra ipotesi, che il maggior numero deve aver la facoltà di cangiare la destinazione del bastimento, per la ragione che si suppone farsi un tal cambiamento per lo meglio del bastimento istesto: non si deroga in tal modo alle leggi dei contratti. Ogni contraente è in diritto di farle eseguire, nè si può apportare alcuna innovazione senza il suo assenso. Una volta regolate le condizioni di una società, non può esservi fatta alcuna qualsisia derogazione, se non se col consenso di tutti, ciascuno non essendosi obbligato che su la fede della esecuzione delle condizioni.

Una terza quistione sorge naturalmente dalla applicazione dell' art. 220 = 207 del Codice di commercio. Questo articolo, siccome vedesi nel leggerlo, contiene nelle sue tre disposizioni due parti interamente distinte; l'una è relativa alle deliberazioni da prendersi nell' interesse comune, e di questa abbiamo ora parlato, e l' altra è relativa alla vendita all' incanto dei bastimenti.

Le deliberazioni di cui parla la prima parte dell' articolo si estendono esse alla vendita volontaria dei bastimenti, talchè la maggioranza possa risolvere una tal vendita volontaria, la quale sia valevole anche per coloro che non vi hanno acconsentito?

No, certamente, e tale non è la volontà della legge. La vendita volontaria di un bastimento non è del numero degli oggetti che possono essere considerati come risguardanti *l' interesse comune*, poichè essa tende a far cessare questa comunanza d' interessi. Il maggior numero può, è vero, decidere, ad onta del minor numero, su la scelta del capitano e delle persone dell' equipaggio, su la locazione, sul racconciamento e su l' armamento del bastimento, su le instruzioni da darsi, etc.;

ma, allorchè trattasi di alienare volontariamente un bastimento, allorchè trattasi di trasmetterne la proprietà ad una tale persona e per un tal prezzo, la unanimità dei comproprietari è necessaria ed è richiesta; e se essa non può ottenersi, altro espediente non vi ha che la vendita all' incanto, nel caso dalla legge prescritto.

Perciò, una porzione dei proprietari, per quanto essa sia considerabile, non potrebbe prender di suo conto il permettere la vendita di un bastimento. Una tal vendita sarebbe nulla dalla radice, almeno per coloro che non vi avrebbero aderito.

Invano i venditori opporrebbero di aver fatto procedere a tale vendita per la via dell'incanto, dopo avere stabilito la forma e le condizioni di essa; il che equivarrebbe ad un incanto, per lo quale non è necessario di riunire la unanimità dei suffragi.

Sarebbe questo un trarre una falsa conseguenza dalle espressioni della legge. La vendita, benchè fatta all' incanto, non cesserebbe di essere una vendita volontaria, la quale sarebbe fuori del potere della maggioranza, e la quale, per essere considerata come vendita all'incanto, avrebbe dovuto essere antecedentemente sottoposta al giudice, ed essere da lui regolata.

In fatti, se non vi ha unanimità di consenso per la vendita all' incanto, la maggioranza, del pari che la stessa metà, non ha alcun diritto di farvi procedere di moto proprio, senza autorizzazione del giudice, nè di regolare a suo bel grado la forma e le condizioni della vendita. La seconda parte dell' art. 220 = 207 dice: « La vendita all' incanto *potrà essere accordata su la dimanda* dei proprietari formanti insieme la metà degl' interessi comuni ». Tutto il suo diritto adunque consiste nel *dimandare* al tribunale di

ordinare la vendita all'incanto, e di regolare il modo di tale vendita, la ammissione degli stranieri, il numero dei cartelli, i termini da osservarsi, e tutto quello che può servire a far ascendere il bastimento al suo vero valore.

Fa d'uopo che sieno *di accordo* tutti i propietari, tanto per la stessa vendita all'incanto, quanto per la forma di tale vendita, onde poter procedere all'incanto senza autorizzazione del giudice. Senza questa unanimità, è assolutamente necessario che coloro, i quali vogliono la vendita all'incanto, si rivolgano al tribunale per far decidere, 1.° se sia il caso, e se si possa procedere alla stessa; 2.° quali saranno le forme da seguirsi, e quali le precauzioni da prendersi per l'interesse comune.

Senza ciò, la vendita all'incanto non può dirsi propriamente tale; essa è una vendita volontaria fatta della totalità di un oggetto da quei che altro non ne aveano se non se una parte. È adunque, relativamente alla porzione che non era di loro proprietà, una vendita della cosa altrui, per conseguenza, un atto perfettamente nullo, che da per se stesso niun diritto ha potuto trasmettere all'acquirente su la porzione di proprietà dei comproprietari che non sono concorsi alla vendita: *Quod nullum est, nullum producit effectum.*

Ma, se l'atto di vendita per se stesso niuno qualunque siasi diritto ha potuto trasmettere all'acquirente su la proprietà dell'altrui porzione, cioè, se l'acquirente non ha potuto, per mezzo del suo atto di compra, acquistare la proprietà della porzione di un altro, non avrebbe egli potuto almeno acquistarla per prescrizione, e per la perdita di diritto di questo ultimo?

Il sig. Pardessus ha esaminato la quistione, ed

ecco come si spiega a tale riguardo, t. 2, p. 27 e 28: « La vendita potrebbe essere stata fatta
» da una persona, la quale si fosse detta pro-
» proprietario del bastimento, ed in favore della
» quale le apparenze sarebbero a bastanza forti,
» perchè il compratore fosse in buona fede, sic-
» come ha luogo nella vendita di immobili. Sem-
» bra naturale di continuare la applicazione, per
» analogia dei princìpi del dritto civile. In que-
» sto dritto, l'acquirente di buona fede, che
» compera un immobile da quello che non ne
» è il proprietario, prescrive contra il vero pro-
» prietario col medesimo elasso di tempo e con
» gli stessi mezzi che servono a prescrivere con-
» tra le ipoteche. Parimenti, sembra conveniente
» il decidere che il compratore di buona fede
» di un bastimento prescriverebbe contra il vero
» proprietario, allorchè avrebbe posseduto tal ba-
» stimento durante il tempo e con le circonstanze
» che purgono i diritti dei creditori su i basti-
» menti ».

Questo professore non si spiega di più; ma quale è il risultamento della sua opinione? Eccolo: L'art. *193* = 199, dice, che in caso di vendita volontaria i privilegi dei creditori sono estinti, allorchè il bastimento avrà fatto un viaggio in mare sotto il nome ed a rischio dell'acquirente, e senza opposizione da parte dei creditori del venditore; da ciò si può conchiudere, che dopo questo viaggio in mare qualunque diritto dei creditori è perduto sul bastimento, e che da quel momento pare al sig. Pardessus conveniente il decidere nella stessa circonstanza, che il diritto del vero proprietario è ugualmente perduto. Perciò, se il bastimento ha fatto un viaggio, il diritto del proprietario sarebbe perduto; l'acquirente,

per analogia, potrebbe opporgli la stessa prescrizione che potrebbe opporre ai creditori del venditore.

Noi non possiamo aver comune col sig. Pardessus tale opinione. Il proprietario è sottoposto dal Codice civile alle medesime prescrizioni che il creditore; non perchè si argomenti per l'analogia da un caso all'altro, ma perchè il Codice civile ha delle disposizioni testuali per il creditore (art. *2180* = 2074), e delle altre disposizioni testuali per il proprietario (*art. 2262*= 2168 *e 2265* = 2171).

Della stessa maniera, se il Codice di commercio contenesse alcune disposizioni, le quali stabilissero, che il proprietario di un bastimento venduto da un terzo perde la sua proprietà, se non la rivendica in un determinato termine, uopo sarebbe sottomettervisi.

Ma simile disposizione non è compresa nel Codice di commercio. In caso di vendita volontaria, l'art. *193* = 199 porta, che il privilegio del creditore del venditore sarà estinto per effetto di un viaggio fatto a nome del compratore.

Ecco quanto dice il Codice. A che mai è applicabile questa disposizione? *Ai creditori* di colui che ha venduto. Essa non risguarda in alcun modo il *proprietario* di cui si è venduta la proprietà. L'articolo fa perdere un diritto di credito, allorchè il vero proprietario è stato il venditore; si tace sul diritto di proprietà, quando avviene che la vendita sia stata fatta da un terzo non proprietario.

Non si può adunque dire per analogia: Il creditore perde il suo diritto in tale ipotesi: il proprietario debbe anche perderlo nella stessa ipotesi; per la ragione che non si può rapire dei diritti

nè opporre delle prescrizioni per analogia, principalmente quando si tratta di un diritto cotanto sacro quanto quello della proprietà.

È principio constante in dritto, che i motivi d' inamissibilità, le prescrizioni, la perdita di ragioni, sono di stretto dritto; che essi non possono essere suppliti; che non possono, per la stessa ragione, essere estesi da un caso all'altro; giacchè trasportarli ad un caso non preveduto, è lo stesso che farli supplire a quel caso.

Inutilmente si vorrebbe trarre delle deduzioni dall' art. 210 = 703, il quale vuole che le dimande di distrazione di proprietà di un bastimento sieno avanzate *prima della aggiudicazione*; altrimenti esse sono convertite in opposizione al prezzo. Ciò è vero nel caso preveduto da questo articolo, cioè, nel caso in cui dei creditori abbiano fatto sequestrare il bastimento, e dopo il sequestro lo abbiano fatto vendere giudiziariamente secondo le formalità prescritte dal titolo particolare, nel quale trovasi l'art. 210 = 703.

Ma questa perdita di diritto pronunziata dalla legge in questo caso non può estendersi ad una vendita volontaria. Sono due ipotesi totalmente diverse. La legge parla della necessità di formare la dimanda di distrazione, allorchè si tratta, prima di un sequestro, e poscia di una vendita forzosa di un bastimento; ma essa nulla dice del caso in cui non vi è stato sequestro nè vendita forzosa, ma bensì vendita volontaria fatta da terzi senza diritti. Ognuno sente, che è impossibile il privare un proprietario della sua proprietà, allorchè niuna legge pronuncia contra lui la perdita del suo diritto a questo riguardo, e che un testo formale dichiara la nullità di tal vendita rispetto a lui.

La sola prescrizione di trenta anni (*art.* 2262 = 2168 *del Codice civile*) metterebbe i venditori e l'acquirente in salvo da qualunque reclamo, ed estinguerebbe la azione in rivendicazione del proprietario spogliato.

Infine, un proprietario di bastimento che ha ceduto una porzione della sua proprietà, riserbando pur tuttavia a se stesso il *titolo di armatore*, può egli, per effetto delle sue operazioni per la navigazione del bastimento, suggettare il suo acquirente, in concorrenza e personalmente, alle condanne contra lui pronunziate qual armatore?

Tale acquirente è egli suggetto alle azioni che dei terzi potrebbero esercitare direttamente contra esso per cagione delle operazioni del venditore armatore, come, a cagion d'esempio, per le indennizzazioni dovute relativamente all'inadempimento del noleggio del bastimento, al ritardo arrecato alla sua partenza, al non pagamento dei salari della gente dell'equipaggio, etc?

Alcuni giureconsulti hanno pensato che si potrebbe forse dire, che, avendo il venditore conservato la qualità di *armatore*, cedendo un diritto di comproprietà del bastimento, questo diritto non può essere considerato, riguardo ai terzi, che come quello di un socio in commandita, poichè il venditore, restando *armatore*, e contrattando in tal qualità, è il solo nel quale coloro con cui ha trattato abbiano riposto la loro fiducia. Ora, il socio in commandita non è suscettivo delle perdite che sino a concorrenza dei fondi che ha messi o ha dovuto mettere nella società. (*Art.* 26 = 40 *del Codice di commercio*). Allora l'acquirente non può essere tenuto che in ragione della sua porzione di proprietà sul bastimento, e non personalmente.

Eglino hanno aggiunto che si potrebbe ancora dire, che quegli, il quale non è obbligato se non in ragione della cosa, può sempre liberarsi dai debiti e pesi che vi gravitano, con farne l' abbandono; che conseguenza di tal principio è la facoltà concessa a qualunque comproprietario di un muro comune di esimersi dal contribuire alle riparazioni ed alle ricostruzioni, con rinunziare al diritto di comunione (*art.* *656* = 577 *del Codice civile*), e quella concessa al proprietario del fondo suggetto ad una servitù di abbandonarlo al padrone del fondo dominante, per liberarsi dall' obbligo, che gli sarebbe imposto dal titolo, di fare a sue spese i lavori necessari per l' uso e la conservazione della servitù. — (*Articolo* *699* = 620 *del Codice civile*).

Parimenti, il Codice di commercio autorizza qualunque proprietario di bastimento a liberarsi con l' abbandono dalla risponsabilità delle azioni del capitano. — (*Art.* *216* = 203).

Tutti questi princìpi non ci sembrano punto applicabili alla specie che noi esaminiamo.

L' art. *216* = 203 del Codice di commercio non permette l' abbandono del bastimento e del nolo che relativamente alle *azioni del capitano*, e per i motivi spiegati nella sez. 1.ª di questo titolo; esso non risguarda affatto le *azioni* del comproprietario armatore. La sua disposizione è una eccezione al dritto comune, che non si estende ad altri casi.

Altrettanto dee dirsene degli art. *686* = 607 e *699* = 620 del Codice civile, la cui applicazione non potrebbe aver qui alcuna influenza, e rimane circonscritta nella specie particolare a ciascuno di tali articoli. *De casu ad casum non fit extensio.*

Infine, per essere considerato qual socio in commandita, basta aver contribuito una certa somma di danaro nella formazione del fondo della società o della speculazione progettata, *con la convenzione* che ciascuno avrà una certa parte al profitto, se ve ne ha, e che soffrirà, in caso contrario, la stessa parte delle perdite, sino a concorrenza della somma da lui sborsata.

La società in commandita essendo una eccezione al dritto comune debbe essere chiaramente dimostrata; essa non si suppone. Così, la amministrazione affidata ad uno o a più soci, ad esclusione degli altri, non farebbe presumere che si sia voluto convenire di una società in commandita. Fa di mestieri, perchè una società sia veramente in commandita, che nell' atto constitutivo di essa sia convenuto che *tali* o *tali altri* soci saranno obbligati solamente sino a concorrenza dei fondi da loro versati. Questa stipulazione è essenzialmente caratteristica, qualora non sia detto che la società è in commandita.

Ma quegli, a cui si è ceduto una porzione di proprietà di un bastimento, è incontestabilmente divenuto comproprietario col venditore, il quale è rimasto possessore dell' altra porzione. Da ciò si è contratta una società marittima per la navigazione del bastimento. Sì l' uno che l' altro è personalmente e solidalmente tenuto di tutte le obbligazioni contratte per lo bastimento, e di tutte le indennità risultanti dalla inosservanza di queste convenzioni.

Il titolo di armatore, che con la vendita è stato riserbato al venditore, non esime l'acquirente da tale personale risponsabilità; al contrario, con questo titolo di armatore accordato al suo venditore, comproprietario, l' acquirente è consi-

derato averlo autorizzato a far *tutto e per lo meglio* nell' interesse comune. È una specie di mandato che impone all' acquirente la obbligazione di eseguire gl' impegni contratti dal suo mandatario conformemente alle facoltà a lui date. (*Art. 1998* = 1870 del Codice civile). Il venditore rimasto armatore è presunto aver ricevuto le facoltà di fare tutto quello che è permesso ad un mandatario generale per amministrare. È d' altronde di principio che la solidalità ha luogo di pieno dritto nelle società di commercio: l' impegno contratto da uno dei soci obbliga solidalmente gli altri riguardo ai terzi.

Da un' altra parte, o la porzione ceduta nel bastimento non è la metà del valore del bastimento, o pure è la metà di tal valore. Nel primo caso il venditore, avendo conservato una porzione maggiore d' interesse sul bastimento, dà la legge per effetto dell' art. 220 = 207 del Codice di commercio; di maniera che il suo acquirente comproprietario si trova legato dalle azioni di lui in tutto quel che riguarda la navigazione, il nolo del bastimento, la scelta del capitano, gli stipendi dell' equipaggio, etc, siccome abbiamo spiegato di sopra, perchè in lui solo sta il parere della maggioranza.

Se al contrario la porzione ceduta all' acquirente è metà del valore del bastimento, egli non può impedire la navigazione nè il nolo del bastimento, nè sottrarsi alle obbligazioni che ne derivano, se non se dimandando, secondo l' ultimo paragrafo dell' art. 220 = 207, la vendita all' incanto del bastimento. Sino ad una tale dimanda, tutto quello che è stato fatto dal comproprietario col titolo di armatore è obbligatorio per l' acquirente, il quale gli ha conferito questo ultimo titolo.

Ciò viene anche, nei due casi menzionati, in appoggio del principio incontestabile che il comproprietario rimasto armatore è un socio gestore, le cui azioni, per ciò che concerne il bastimento, obbligano personalmente e solidalmente gli altri soci.

Del resto, lo stesso spirito che ha dettato la prima parte dell' art. *220* = 207 si è quello che nella ultima ha indotto il legislatore a volere che la vendita all' incanto di un bastimento non potesse, salva *convenzione contraria per iscritto*, essere addimandata da uno o più proprietari, che in quanto i richiedenti avessero fra loro tutti un interesse uguale sul bastimento; di modo che, essendovi su questo punto due op posti avvisi, sostenuti da uguale interesse sul bastimento, l' incanto debbe aver luogo. Si dirà senza dubbio che ciò è una formale derogazione ai princìpi generali consagrati dagli art. *815* = 734 e *1686* = 1532 del Codice civile, *nemo invitus in communione manere cogitur*; ma i grandi interessi del commercio marittimo esigevano che la legge apportasse in questa parte delle modificazioni al dritto comune. Il legislatore ha sentito quanto utile e quanto vantaggioso è per la prosperità pubblica, che si formino delle società marittime, ed ha creduto, che egli mancherebbe al suo scopo, ove permettesse ad ogni socio lo addimandare la vendita all' incanto del bastimento comune, sempre che lo giudicherebbe a proposito. Da un lato, facea mestieri incoraggiare colui il quale, a motivo delle sue troppo limitate facoltà, non è in istato d' intraprendere delle spedizioni commerciali, se non se col danaro e con la industria dei suoi soci; dall' altro poi, uopo era prevenire gli effetti del capriccio o le fraudolenti

speculazioni della opulenza, la quale potrebbe pagare la porzione degli altri soci, senza che questi fossero nel caso di pagare la sua, ed in tal modo far loro la legge, escludendoli, per mezzo dell' incanto, a seconda dei suoi interessi.

Però, il Codice di commercio mitiga la proibizione espressa su tal proposito dall' art. 6, titolo 8, lib. 2, della Ordinanza della marina, il quale non permetteva la *vendita all' incanto* di qualunque bastimento posseduto in comune, se non quando si era ugualmente diviso di opinione *su la impresa di qualche viaggio*. Attualmente la vendita all' incanto potrà esser richiesta in tutte le ipotesi, ed ancorchè non si contenda di alcuna impresa, qualora i richiedenti formino insieme la metà dell' interesse totale sul bastimento.

Il progetto della sezione conteneva: *La vendita all' incanto del bastimento è di dritto, se vi ha parità di voti*. Così, una metà su l'interesse potrà in tutti i casi constrignere l' altra metà ad incantare; egli è sufficiente che quella metà reclami l' incanto del bastimento, perchè tale incanto sia di dritto. Non vi è oramai più luogo alle distinzioni che fa Valin sul particolare.

È però da avvertire, siccome ossserva il signor Locré, giusta i principi del sig. Bégouen oratore del governo, che la parità dei voti, del pari che la maggioranza, non si computa dal numero dei votanti, ma bensì dalla quantità d' interesse sul bastimento. — (*Vedete il sig. Locré*, *su l' art.* 220 = 207).

Da un'altra parte, non si potrà giammai dimandare questo incanto, ogni qualvolta i pareri non saranno ugualmente divisi, cioè ogni qualvolta la metà in interesse non sarà completa.

Così, quegli che, essendo proprietario di una

porzione del bastimento minore della metà, vuole uscire dalla comunione, altro mezzo non ha se non se di vendere la sua porzione ai suoi comproprietari o ad un terzo. Non sembra forse allora che sarebbe stato conveniente il decidere, che, nel caso in cui l'incanto fosse negato dal maggior numero, questo sarebbe tenuto di acquistare, su l'avviso dei periti, la porzione del minor numero? Perchè non si potrebbe qui applicare i princìpi dell'art. *219* = 206 del Codice di commercio, relativi al rimborso della porzione del capitano congedato, di cui abbiamo parlato nella sezione precedente? Giacchè, chi vorrà comperare la porzione del minor numero, se il maggiore è notoriamente conosciuto per le sue difficoltà? Ecco l'inconveniente della Ordinanza, dice Valin, e pur nondimeno la legge nuova si tace su questo proposito.

Ma, tosto che la metà su l'interesse ha il diritto di chiedere l'incanto del bastimento, il maggior numero non può esso far incantare e vendere il bastimento ad onta del minor numero? La metà richiesta per l'incanto ritrovasi nella deliberazione della maggioranza. In questo caso, sembra che il minor numero debba seguire la legge che gli avrà dettata il maggiore.

Allora quando la legge ha voluto che fosse seguita la volontà della maggioranza nella somma, è perchè essa ha preveduto che coloro, i quali avrebbero maggiore interesse alla cosa comune, non prenderebbero giammai alcuna determinazione contra l'interesse generale. Tale è la opinione del sig. Boucher su l'art. 220 = 207.

Però, questa obiezione non è che speciosa. Il maggior numero non dà la legge al minor numero, se non per regolare la impresa e la de-

stinazione del viaggio del bastimento, per isce-
gliere il capitano e l' equipaggio, e per formare
le instruzioni convenienti al viaggio, perchè un
bastimento è fatto per navigare: *Navim ad hoc
paratur, ut naviget. Legge 12, § 1, ff de usu-
fructu et quemad.* La facoltà, che in ciò la legge
dà al maggior numero, non si estende al di-
ritto di far vendere il bastimento, e se la ven-
dita all' incanto ha luogo, è solo allorquando
i proprietari sono ugualmente divisi di opinione.
« Il maggior numero non ha la autorità di ven-
» dere il bastimento, dice Emérigon; esso ha
» soltanto il diritto di prescrivere, relativamente
» al bastimento ed alla navigazione, ciò che gli
» sembra conveniente, senza che quelli tra i
» proprietari che formano il numero minore
» possano opporvisi. Ma se i voti sono egualmente
» divisi, sia per la scelta del capitano, sia per
» la destinazione del bastimento, *o per qualunque
» altro oggetto essenziale*, la Ordinanza per-
» mette allora di richiedere l' incanto ».

Lo stesso autore riporta una sentenza dell' am-
miragliato di Marsiglia, in data del 20 luglio
1751, che ha deciso la quistione a questo modo
sul reclamo di *quindici* comproprietari che chie-
devano la vendita all' incanto dell' intero basti-
mento. Eglino dicevano che, se l' esser ugual-
mente divise le opinioni bastava per dar dritto
a dimandare l' incanto, con vie maggior ragione
il concorso dei quindici comproprietari doveva
produrre lo stesso effetto.

Si rispondeva loro, continua Emérigon, che
per regola generale niuno è costretto di vendere
la porzione che ha nella cosa comune, che questa
regola cessa, è vero, rispetto al bastimento co-
mune, ma solo nel caso della parità delle opi-

nioni : *quae, mutuo concursu, sese impediunt*; che il bastimento non potendo essere nè materialmente diviso, *qui navem dividit, perdit*, nè far vela nel tempo istesso per due diversi luoghi, l' incanto diveniva necessario; nel caso contrario., cioè nel caso della maggioranza, non essendovi parità di opinioni, il più gran numero aveva la autorità di dirigere la navigazione a suo bel grado; che per conseguenza non si era nel caso dell' incanto forzoso.

Sino a tanto che le opinioni non saran divise, dice Valin, su l' art. 6 del titolo dei proprietari, non vi sarà affatto quistione d' incanto forzoso.

Ma questo principio di vendita all' incanto è egli ugualmente applicabile alla società di parecchi bastimenti? Valin, su lo stesso articolo, fa menzione di una specie nella quale si è elevata la quistione tra i comproprietari di tre bastimenti construiti a spese comuni.

Uno di essi, dispiaciuto di questa società, e desideroso di sciogliersene, avanzò instanza contra gli altri due comproprietari per far ordinare la divisione dei tre bastimenti; ma la sua dimanda fu rigettata con una sentenza dell' ammiragliato *des Sables-d'Olonne* degli 11 gennaio 1754.

Richiesto Valin di dare il suo avviso su tal giudizio, disse, che era stato ben pronunziato, giacchè, sebbene la legge parli di un solo bastimento in società, pur nondimeno la ragione è la stessa, trattandosi di più bastimenti ugualmente in società. Ogni bastimento, secondo lo stesso autore, forma un oggetto a parte, sul quale ciascun socio ha realmente la sua porzione in comune, e perciò, rispetto ad ogni bastimento, la società è considerata come non risguardare che esso solo.

I motivi della decisione di Valin sono irrefragabili.

Però, tutto ciò debbe intendersi con questa restrizione, *se non vi ha convenzione contraria in iscritto*; perchè allora non vi è più da deliberare, e solo si tratta di eseguire la convenzione puramente e semplicemente, senza aver riguardo al parere della metà o del maggior numero dei comproprietari; niuno potrebbe derogare alle già stabilite convenzioni di una società.

Infine, ogni qual volta vien reclamata la vendita all' incanto, si debbe permettere a ciascun comproprietario di dimandare che gli stranieri sieno ammessi a presentare le loro offerte. È una regola generale ed un mezzo salutare per impedire gli effetti del capriccio e della fraude.

Loccenio, *de jure maritimo*, lib. 3, capitolo 6, n.° 4, fol. 268, ne fa conoscere che a tempo suo, in alcuni paesi del Nordo, non era permesso di vendere un bastimento se non dopo vari anni, per esempio dopo tre, sei, sette o dieci anni. Il favore dovuto al commercio marittimo ed alle associazioni nautiche aveva senza dubbio dato luogo ad una tale proibizione.

Secondo le regole che noi abbiamo or ora richiamate, l' errore in cui è caduto il signor Boucher, *loco citato*, è manifestamente chiaro. Egli suppone che quattro soci abbiano somministrato 15,000 franchi per ciascheduno, dei quali soci due decidono di vendere il bastimento, due altri di non venderlo. In questo caso, dice egli, siccome vi sarà società, la contesa sarà, ai termini dell' art. 51 = 60, rinviata innanzi agli arbitri, i quali giudicheranno la vendita del bastimento, se lo stare esso in società presenta delle ulteriori perdite; giudicheranno poi il contrario, se presenta dei vantaggi.

Non è qui il caso dell'arbitramento forzoso, di cui parla l'art. 51 = 60 del Codice di commercio in materia di società. Se di quattro soci comproprietari di un bastimento, i quali hanno somministrato una egual somma, due vogliono, e due altri non vogliono vendere il bastimento, siccome vi ha allora parità di voti, avrà luogo la vendita all' incanto del bastimento, senza che i primi abbiano bisogno per ciò di una decisione di arbitri. Gli arbitri di cui fa menzione l' articolo 51 = 60 sono stabiliti soltanto per giudicare fra i soci le controversie che per la loro natura non sono comprese nei termini dell' articolo 220 = 207 del Codice di commercio.

Del resto, la disposizione dell'art. 220 = 207 si applica ai bastimenti di ogni specie, ai piccioli del pari che ai grandi. La legge si esprime in termini generali e senza alcuna modificazione. La voce *bastimento* comprende ogni sorta di bastimenti atti ad essere condotti su l' acqua, siccome lo abbiamo fatto osservare nel titolo 1.°, *dei bastimenti e degli altri legni di mare*.

Inoltre, l'esservi fra i comproprietari di un bastimento delle donne, dei minori, non reca alcun cangiamento a questi princìpi; le donne ed i minori sono soggetti alle regole del dritto commerciale delle società.

TITOLO IV.

DEL CAPITANO.

Capitano, ***maestro*** o ***padrone***, sono, a propriamente parlare, voci sinonime, nel senso che disegnano indifferentemente colui il quale comanda un bastimento; ma, nell' uso, « si chiamano » ***capitani*** coloro che comandano sovra i basti- » stimenti dello stato armati a guerra; si dà il » medesimo nome a coloro che comandano su i » bastimenti degli armatori, i quali ottengono » delle patenti per aver la libertà di fare delle » prede su l'inimico, o di metterlo a contribu- » zione. Si chiama anche capitano quegli che » comanda sovra un bastimento mercantile de- » stinato ad un viaggio di lungo corso; ma quei » che comandano barche mercantili, o pure basti- » menti mercantili che non fanno lungo tragit- » to, si chiamano, nell'Oceano, *maestri*, e nel » Mediterraneo, *padroni* ». Targa dice che coloro, i quali comandano delle barche e degli altri bastimenti destinati per il piccolo cabottaggio, sono semplici padroni di navigazione, e che vi è una grandissima differenza tra questi ed i capitani. — (*Vedete Targa*, *cap.* 12, *n.°* 43).

Il titolo di *padrone*, o capitano, *magister*, è un titolo di onore, di esperienza e di buoni costumi: *Reverendum honorem sumit quisquis magistri nomen acceperit*, *etc*, dice Cleirac sul primo dei Giudizi di Oleron. Ecco perchè, con le ordinanze ed i regolamenti della Società-Teutonica, è proibito ai proprietari di prendere a bordo un padrone, senza fargli esibire il suo titolo, o il documento in iscritto della sua am-

missione, « e di più, dee giustificare di essersi » fedelmente comportato con gli altri proprietari » che ha serviti sin dal dì della sua ammissione ».

Targa, *loco citato*, e Rocco, dicono che il grado di *capitano* che comanda un bastimento armato, sia a guerra, sia per mercanzie, è [illegible] posto di dignità, e che i capitani mercantil[illegible]no di tutti i privilegi militari: *Magister navi[illegible] miles existimatur*; *ideoque omnis privilegiis militaribus gaudet*. — (*Vedete Rocco*, *de navibus*, *nota 7*).

In fatti, osserva Emérigon, questo stato richiede altrettanta esperienza che teoria nell' arte della navigazione. Un capitano debbe avere il talento di comandare e di farsi ubbidire. Se è assalito dagl' inimici o vero dai pirati, egli ha di bisogno di tutta la intrepidezza di un militare. Superiore agli avvenimenti estraordinari, il suo coraggio dee dissipare il timore, rendere la calma agli animi, animare le braccia più timide, e vincere la fortuna.

Altri doveri meno brillanti, ma non meno essenziali, gli sono imposti: egli debbe aver cura del suo bastimento e della merce; dee invigilare alla conservazione dei viveri, alla salute del suo equipaggio, al buon ordine ed alla più esatta disciplina. Egli dee saper far uso della autorità di cui la legge lo riveste. Egli è *magistrato* sul suo bordo, e la bandiera che inalbera gli concede tutti i poteri che esigono le circonstanze.

Se egli è incaricato della vendita e della compra, eccolo divenuto *negoziante*, con l'obbligo di adempierne tutti i doveri per il vantaggio dei suoi armatori.

Il capitano debbe essere rispettato dal suo equipaggio, perocchè egli esercita una specie di

magistratura sul suo bordo; in fatti la antica e la nuova legislazione gli danno un potere ed una specie di giurisdizione capaci di conservare o di ricondurre il buon ordine nel bastimento: *ad magistrum pertinet disciplina.* — (*Vedete Kuriche*, *p. 748*; *Targa*, *cap. 12*, *n.° 17*, *e Casa Regis*, *disc. 136*, *n.° 14.*)

La obedienza verso il capitano, dice Valin, su l'art. 22, titolo del capitano, è stata perpetuamente raccomandata all'equipaggio. Il capitano ha il potere di condannare ad alcune pene il sedizioso, l'ubbriaco, lo accattabrighe, coloro che maltrattano i loro compagni, e tutti quei, in fine, che disturbano l'ordine ed il servizio, o che commettono delle colpe, per le quali essi possono essere licenziati, o congedati senza stipendi. È della massima conseguenza che il buon ordine sia serbato e che la subordinazione sia mantenuta sul bastimento.

Ma il gastigo che il capitano può dare, a cagione di esempio, alla gente del suo equipaggio, non oltrepassa il diritto di disciplina e di correzione che Boyer, su la consuetudine di Bourges, § 1, Dumoulin, su quella di Parigi, chiosa 3, n.° 7, e Casa Regis, *loco citato*, chiamano modica correzione: *Aeconomicam potestatem quae usque ad laevem correctionem et castigationem extenditur.*

Questo gastigo era definito dall'art. 22, titolo del capitano, della Ordinanza della marina, che dice: « Potranno (i Capitani), con l'avviso » dei piloti e dei secondi uffiziali (*contre — mai-* » *tres*), far dar la cala, (1) mettere ai ferri, e

---

(1) Specie di gastigo che si dà ai marinai; esso consiste

» punire, con altri simili gastighi, i marinai se-
» diziosi, ubbriachi, e disobedienti, e quelli che
» maltratteranno i loro camerati o commetteranno
» altre simili colpe o altri delitti nel corso del
» loro viaggio. »

Oggidì questo gastigo è circonscritto nei limiti prescritti dall' art. 1 del tit. 2 della legge del 22 agosto 1790, che non riconosce più la *cala* come pena di disciplina, e che la pone, al contrario, nella classe delle pene corporali, la cui applicazione non è nei poteri del capitano. Vero è che questa legge risguarda particolarmente la disciplina su i vascelli di stato; ma ciò che a questo proposito è interdetto ai capitani di bastimenti di alto bordo, lo è a più forte ragione ai capitani dei bastimenti mercantili; e d' altronde, una instruzione del ministro della marina, del 28 brumale anno 7, decide, giusta gli ordini del governo, che le leggi su la disciplina, e sul modo di reprimere i delitti marittimi, si applicano a coloro che servono su i bastimenti particolari.

Del resto, si comprende bene, che le pene stabilite da questa legge di disciplina non risguardano che i marinai e gli ufficiali subalterni, ed in niun modo gli ufficiali maggiori, ai quali il capitano può solamente intimare gli arresti.

Si comprende ugualmente, che niuna di queste pene può essere ordinata dal solo capitano; egli non può farlo, siccome dice la Ordinanza, che con l' avviso del pilota e del secondo ufficiale,

---

nel far passare l' uomo sotto la chiglia del bastimento, mediante una fune che lo regge, tuffandolo da una parte, e facendolo passare dall' altra.

(*contre-maitre*) e degli altri ufficiali maggiori, se ve ne sono sul bastimento.

Però, si son veduti dei capitani prendersi la libertà di maltrattare, con cagione o senza, quei del loro equipaggio che han commesso delle colpe in loro presenza, ed anche lasciarsi transportare contro ad essi ai più grandi eccessi di brutalità. Un capitano, che fosse convinto in giudizio di aver in tal modo maltrattato un marinaio, in vece di farlo gastigare conformemente alla legge, sarebbe egli stesso suggetto ad esser punito ed alla proibizione di più comandare qualunque bastimento, senza pregiudizio di tutti i danni-interessi. — (*Vedete art. 32 della legge del 22 agosto 1790*).

La punizione dei delitti capitali, e qualunque applicazione di pene corporali o infamanti e d'interdizione, etc., eccetto quelle che sono di semplice disciplina sul bastimento, non si appartengono mica al capitano. In questi casi egli deve, con la assistenza dei suoi ufficiali, arrestare il delinquente, compilare il processo-verbale, prendere le convenienti informazioni, fare gli atti urgenti e necessari per la instruzione del processo, e rimettere il colpevole, con le pruove di convinzione, in potere della giustizia, al primo luogo del regno ove egli approderà, per essere accusato e giudicato secondo le forme e giusta le pene determinate dalle leggi. Tale è lo spirito dell' art. 23, titolo del capitano, della Ordinanza della marina. — (*Vedete Cleirac, sul dodicesimo dei Giudizi di Oleron, n.° 6, etc.*)

I gastighi da darsi alla gente di mare non sono stati gli stessi presso tutti i popoli navigatori; essi han subito delle variazioni a seconda delle

consuetudini, dei costumi, e degli usi di ogni nazione commerciante. Se la dolcezza delle leggi penali dei Rodi è stata vantata dai pubblicisti di tutti i tempi, la rigidezza delle leggi marittime del Nordo non ha goduto dello stesso vantaggio. I regolamenti nautici del medio evo ritengono qualche cosa dei costumi degli Sciti e dei popoli settentrionali. Da pertutto la barbarie è scolpita nelle disposizioni più utili e più sagge.

La Ordinanza della marina ha preveduto, è vero, con i suoi titoli del *capitano* e dei *marinai*, parecchi delitti necessari a reprimersi, ma essa, dobbiamo dirlo, non ha dato la classificazione di tutte le violazioni che derivano dalle varie obbligazioni imposte ad ogni individuo che compone l' equipaggio di un bastimento, dal capitano sino all' ultimo mozzo. Varie volte si è voluto rimediare a questo inconveniente con diversi regolamenti di amministrazione pubblica, tutti più incoerenti gli uni degli altri: locchè faceva dire al dotto Emèrigon, che questa multiplicità di leggi, tutte dissimili, è una pruova, che la materia non è stata giammai ben capita.

La classificazione dei delitti marittimi è tanto necessaria quanto la loro definizione, poichè qualunque lacuna, qualunque incertezza, sovra l' uno e l' altro punto, può dar luogo alla impunità del delinquente, o vero agli arbitri del capitano. Pur troppo la incertezza e la inresoluzione regnano spesse volte nelle leggi nautiche, e sovente vi regna ancora una profusione inutile di pene rigorose, le quali non han giammai reso gli uomini migliori. Perchè un gastigo sia equo, altro esso non debbe avere se non se il grado d'intensione sufficiente ad allontanare gli uomini dal delitto: il miglior freno sta meno

nella severità della pena che nella certezza di soffrirla.

Per porre un salutare limite alle inclinazioni degli uomini, uopo è avere una giusta idea di essi; ed è un errore il credere che, per essere stato pochi instanti in alcuni porti di mare, si possa conoscere le più dilette passioni della gente di mare, ed i rimedi più sicuri per arrestarne il corso: per distinguere e per valutare i vizi e le virtù dei marini, necessario è non solo aver vivuto in tai porti, ma altresì aver passato i suoi giorni con i marini stessi.

È necessario un Codice penale marittimo semplice e giustamente severo, il quale sopra tutto non sia pieno di quelle pene perigliose alle persone, ed inutili alla cosa.

Inoltre, l' uomo destinato al mare non sarà giammai buon marino, se non è condotto con vigore. Egli è impossibile di far correre alla manovra, se il comando non è accompagnato da mezzi coercitivi. Ivi, nè la dolcezza, nè la urbanità sono di stagione; il gastigo del momento è necessario per spingere l' impertinente e l' infingardo; se tarda, esso non farà eseguire la manovra nè schifare un pericolo.

Ma ritorniamo ora al capitano del bastimento, imperocchè, già troppo, noi abbiam deviato dal nostro soggetto.

Il capitano è nominato dal proprietario, o pure, se sono più proprietari, dalla maggioranza, avuto riguardo all' interesse sul bastimento, siccome è detto nell' art. 220 = 207. Ma egli non può essere scelto che fra coloro i quali hanno le qualità richieste dalle varie leggi all' uopo emanate, e non già nella massa degli uomini, siccome ha creduto il signor Laporte. « Ciascun

» marino, dice egli, il quale, secondo i suoi
» studi e la sua esperienza, si crede a bastanza
» instruito per comandare, può annunciarsi qual
» capitano, maestro o padrone, ed ogni pro-
» prietario può dare tal commessione a chi me-
» glio gli piace. » Il citato giureconsulto, nel
mentre richiama la antica legislazione, le ordinanze del 1584 (*art.* 86 e 87), e del 1681, lib. 2, tit. 1, le quali suggettavano i capitani, maestri o padroni, ad un tirocinio, ed anche ad un esame per poter essere ammessi, e le quali proibivano ai proprietari di sceglierne e di nominarne altri, fuorchè quelli che sarebbero stati ricevuti nelle forme stabilite, ha pur nondimeno creduto, non essendo tali disposizioni ripetute dal nuovo Codice di commercio, che lo stato del capitano era libero, del pari che la fiducia dei proprietari. Egli non ha posto mente che il legislatore ha tralasciato tutto quel che concerne la amministrazione e la polizia marittima, e tutte le disposizioni delle antiche leggi, che egli ha considerato come regolamentari, per limitare unicamente le sue vedute alle proprietà commerciali.

La nomina del capitano e la sua ricezione formano tra esso ed il proprietario o l' armatore un contratto di mandato che produce per entrambi delle obbligazioni respettive.

Oltre a ciò, il capitano contrae delle obbligazioni personali verso quegli i quali caricano le loro merci sul bastimento che comanda.

Il capitano ha solo, *nel corso del viaggio*, la facoltà di sperimentare i diritti del bastimento che comanda; è per esso un rigoroso dovere di esercitarli e d' invigilare alla salvezza della spedizione. Questo principio, riconosciuto dalle nostre leggi,

è in vigore presso tutti i popoli navigatori : esso sorge dalla natura istessa delle cose. Si concepisce in fatti, che, nella assenza del capitano, il bastimento non debbe essere abbandonato; ed è cosa naturale che il capitano lo difenda, poichè egli è il legale rappresentante del proprietario.

Infine, quando il proprietario o l' armatore ha dato al capitano il comando del bastimento, s' intende, che egli lo ha autorizzato a fare in sua assenza tutto quello che il medesimo capitano giudicherà conveniente per la salvezza del bastimento ed il buon successo della spedizione, e che egli ha anticipatamente acconsentito a tutte le obbligazioni che il capitano contrarrà a tal riguardo.

A diversità della regola comune che non permette ad un mandatario di far cose alle quali non è stato espressamente autorizzato, il capitano ha il diritto di fare tutto quello che non gli è stato espressamente vietato. La proibizione istessa di fare talune cose, ove però la legge non ne pronunzi la nullità, non impedirebbe che elleno avessero la loro esecuzione nell' interesse del terzo di buona fede, salva la risponsabilità del capitano verso coloro che lo han nominato.

Questi principi troveranno la loro applicazione nel corso di questo titolo, che è certamente uno dei più importanti della nostra legislazione commerciale marittima.

SEZIONE I.

Il Capitano è tenuto delle sue colpe, ancorchè lievi, commesse nell' esercizio delle sue funzioni.

La fedeltà e la buona fede del capitano sono la salva-guardia e la sicurezza del commercio marittimo. Si può senza dubbio attendere da qualunque mandatario ordinario la più grande esattezza nella esecuzione del suo mandato; i suoi doveri sono segnati dagli articoli *1992*=1864 e *1993*=1865 del Codice civile; ma l' armatore, che è obbligato di affidare al capitano i suoi interessi, ed il più delle volte la sua fortuna intera, ha maggior diritto ancora, se è possibile, ad esigere da lui la amministrazione più saggia e più severa: Se egli è constretto di riposare su la sua fede, la legge almeno vigila per gl' interessi dell' armamento, col rendere il *padrone* del bastimento risponsabile della più lieve colpa, *de levissima culpa.*

« Qualunque capitano, maestro o padrone, incaricato della direzione di una nave o di altro bastimento, dice l' art. *221*=208 del Codice di commercio, è tenuto delle colpe anche lievi che commette nell' esercizio delle sue funzioni ».

Il legislatore ha sentito, che nelle grandi spedizioni marittime, le quali portano ad immense distanze i capitali dei commercianti, le speculazioni ed i fondi di costoro sono alla discrezione del capitano da essi scelto, e che, se per mancanza di azione e di vigilanza la loro fiducia non debbe aver limiti, la condotta del loro manda-

tario deve essere al di sopra di ogni reprensione.

Il commercio incoraggiato dal governo dee fiorire sotto la protezione tutelare della legge; ma tale protezione sarebbe illusoria, se il giudice, con decisioni sagge ed erudite, non lo difendesse dagli assalti che la mala fede rivolge sovente contro ad esso. Il commercio non si sostiene e non acquista estensione che col mezzo di agenti intermediari; ma questo mezzo non sarebbe più una risorsa, se si potesse impunemente tradire la fiducia che si è costretto ad accordar loro.

Nel considerare la natura dei poteri e delle funzioni del capitano, e la qualità con la quale opera, si capirà facilmente, che egli debbe essere soggetto alla più stretta risponsabilità. Da un lato, oltre alla fortuna di tutti gl'interessati al bastimento ed al suo caricamento, non ha egli ancora in sua balia la salvezza, la vita dell'equipaggio e dei passeggieri? Egli è il padrone assoluto della sua condotta in mare; la altrui salvezza dipende dalla sua vigilanza e dalla sua fermezza, dalla fiducia che inspira, e dalla pronta ubbidienza ai suoi comandi. Da un altro lato, egli è il mandatario dei proprietari che lo han nominato.

Sotto tale doppio rapporto non è egli giusto, che il capitano sia tenuto delle colpe anche lievi da lui commesse nell'esercizio delle sue funzioni? Ei debbe dar conto, allo stato, del suo equipaggio, ai proprietari, del bastimento, ed ai caricanti, delle loro merci. La disposizione dell'articolo 221 = 208 rientra d'altronde, anche con qualche favorevole modificazione, nella teoria generale dei princìpi che regolano le obbligazioni di qualunque mandatario stipendiato. — (*Vedete art. 1992 = 1864 del Codice civile.*)

Il capitano è un mandatario salariato, il quale è tenuto della più lieve colpa. *L. 3*, *§ 5*; *l. 5*, *§ 1*, *ff nautae*, *caupones*, *stabularii*, *lib. 3*, *tit. 8*; *non enim dubitari oportet*, *quin is*, *qui salvum fore recepit, non solum a furto*, *sed etiam a damno recedere videatur*. Tale è anche la dottrina insegnata da tutti i giureconsulti che hanno scritto su questa materia. — (*Vedete Stimmano*, *part. 4*, *tit. 15*, *n.° 322*; *Vinnio ad leg. rhod.*, *p. 33*, *etc.*).

Targa, cap. 70, pretende esser cosa del pari difficile lo scoprire le colpe dei capitani che quelle dei medici. Questa osservazione è forse un pò troppo generale; vi ha delle colpe, che a cagione del loro carattere sono facili a scovrirsi ed a distinguersi, siccome il vedremo or ora nella serie che ne han tracciata gli autori, e sovra tutto Emérigon, Trattato delle assicurazioni.

Il capitano è colpevole, se non ha preveduto ciò che dovea prevedere, dice Emérigon, citando Straca, *de nautis*, part. 3, n.° 26.

Egli è colpevole, se ha mancato per ignoranza della sua arte: *Imperitia culpae adnumeratur*, dice la legge 132, *ff de regulis juris*; Straca, *loco citato*, n.° 32 e seguenti; Kuricke, etc.

Il capitano è nell' obbligo di bene attrazzare, calafatare il suo bastimento, in somma di metterlo in buono stato, affinchè giunga a salvamento, ed affinchè le merci sieno consegnate sane e salve nel luogo della loro destinazione. È norma ed uso, osserva Valin, su l' art. 8 del titolo del capitano, che il capitano, appena scelto, e fatte le analoghe convenzioni, faccia la visita del bastimento affidato al suo comando, per riconoscere quello che vi manca, e farvi lavorare convenientemente, a similitudine del capitano di bastimento

di alto bordo; che egli visiti il cordame, le vele, e gli altri arredi ed attrezzi, i viveri e le altre provvigioni, e che invigili al racconciamento ed a quanto risguarda l' armamento, la vettovaglia ed il caricamento del bastimento. — (*Vedete Ordinanza del 1689, tit. 3 e 7, ed inoltre tutte le autorità citate da Emérigon; il Consolato del mare, cap. 62, etc.; l. 19, § 1, ff. locati; libro 6, § 4, de actione empti; l. 29, ff eod.*)

Il capitano sarebbe tenuto, se avesse caricato il bastimento al di là della sua portata, e se questo aumento di carico avesse causato qualche sinistro. — (*Vedete art. 46 della Ordinanza di Visbuy; art. 10 del Regolamento di Anversa; cap. 22 delle leggi rodie; l. 7, § 2; l. 27, § 23, ff ad leg. aquil, etc.*)

Del pari obbligato è il capitano, se non ha zavorrato e stivato il suo bastimento in un modo conveniente. « Egli osserverà prima di far vela, » dice l' articolo 8, titolo del capitano, della Or» dinanza della marina, se il bastimento è ben » zavorrato e caricato, munito di ancore, di arredi » ed attrezzi, e di tutte le cose necessarie al » viaggio ». — (*Vedete art. 23 della Ordinanza di Visbuy; Dritto anseatico, tit. 3, art. 2*).

Il capitano non lascia di essere ugualmente tenuto di un buono stivaggio, sebbene egli abbia fatto visitare il suo bastimento, conformemente all' art. 225 = 212 del Codice di commercio, perchè tal visita si fa soltanto per assicurarsi se il bastimento è per se stesso in istato da fare il viaggio, e perchè essa ha luogo prima di riceversi il caricamento. Il processo-verbale di visita può dichiarare, che il bastimento è atto alla navigazione; ma non potrebbe certamente affermare che esso sia ben zavorrato e caricato,

poichè il suo caricamento non può eseguirsi che dopo la visita. Il capitano debbe tutto aver veduto e disaminato prima di levar l' ancora.

Il capitano, secondo l' art. 223=210 del Codice, dovendo formare l' equipaggio del suo bastimento, è colpevole se non se ne ha proccurato un buono, ove però, nella sua scelta, non sia stato constretto dalla volontà dei suoi armatori, con i quali debbe andare di concerto nel luogo del loro domicilio. — (*Legge 16, ff de rei vindicatione; legge 27, § 9 e 11, ff ad legem aquiliam; Dritto anseatico, tit. 3, art. 2; Casa Regis, Disc. 23, n.° 67*).

Il capitano sarebbe anche più colpevole, se si partisse con un equipaggio troppo poco numeroso e evidentemente insofficiente per dirigere il bastimento, siccome pur troppo accade spesso oggidì per uno spirito di male intesa parsimonia. Egli comprometterebbe non solamente gl'interessi dei proprietari, ma puranche quei dei caricanti; egli esporrebbe la vita dell' equipaggio e dei passeggieri, di cui debbe dar conto alla società, allo stato.—(*Vedete Casa Regis, Disc. 23, n.° 67; Straca, de nautis, n.° 35*).

Secondo il dritto romano non era permesso di navigare se non dal 1.° aprile al 1.° ottobre: *Ex Kalendis aprilis, in diem Kalendarum octobris. Legge 3, C. de naufragiis.* Lo stesso era in Atene; durante il verno il mare era chiuso; non si avea ancora la invenzione della bussola.

Oggigiorno, con l' aiuto di questa invenzione, è permesso di navigare in tutti i tempi. Sin dalla scoverta del Nuovo-Mondo, la audacia e la scienza dei nostri navigatori poco conoscono il periglio.

Però, se il capitano mettesse alla vela con un tempo evidentemente cattivo, e minacciante i più

grandi rischi, egli sarebbe tenuto dell' evento; *si ...., dice* la legge 13 del digesto *de locat.*, *quo non debuit tempore ..... tunc ex locato agendum.* Legge 36, § 1, *ff de rei vindicatione*: *Culpa reus est, qui navem adverso tempore navigatum misit, etc.* — (*Vedete Straca, de nautis, part. 3, n.° 2; Rocco, de nautis, nota 56*).

Possono però esservi delle circonstanze che costringano il capitano a partirsi; ma in questo caso è a noi avviso, che sarebbe prudente dal canto suo di far *tutti riunire per deliberarvi*, in conformità del secondo dei Giudizi di Oleron, e dell' art. 410 = 402 del Codice di commercio.

Di fatto, secondo questo articolo, le cui disposizioni traggono la loro origine dalla Ordinanza della marina e dalla antica legislazione, il capitano, nei *casi estraordinari*, e precipuamente nei *casi di sommo pericolo*, non può far getto, nè tagliar albero, nè abbandonare le ancore, nè *intraprendere alcuna cosa di conseguenza*, senza consultare gl' interessati al caricamento che ritrovansi sul bastimento, ed i principali dell' equipaggio. — (*Vedete qui appresso alla sez. 1.ª del titolo 12*).

L'art. 25, titolo del capitano, della Ordinanza della marina, ingiugne altresì a tutti i maestri o capitani che faranno viaggi di lungo corso, » di ragunare ogni giorno alla ora del meriggio, » ed ogni qualvolta sarà necessario, i piloti, i » secondi uffiziali, ed altri che giudicheranno es- » perti in materia di navigazione, e di conferire » con essi su le altezze prese, le vie fatte e da far- » si, e su la estima del corso della nave ».

La esatta osservanza di questo articolo è senza dubbio di un grande interesse per tutti; ma,

diciamolo con Valin, quanti non han perduto i loro bastimenti per un ostinato orgoglio che ha fatto opporli al parere dei loro piloti e degli altri ufficiali subalterni?

Da un'altra banda, il capitano commetterebbe una colpa, se, essendo prospero il tempo, differisse di mettere alla vela dopo terminate le sue operazioni: *Cum prosperior flatus invitat. L. 6, C. de navicul.; legge 2, § 8, ff si quis cautionib.* La Ordinanza della Confederazione-Teutonica, art. 11, dice: « Due o tre giorni dopo » il caricamento del bastimento, il *maestro* è » tenuto di far vela, se il vento è buono, e ciò » sotto pena di dugento lire di ammenda ».

Questa pena pecuniaria, osserva Emérigon, titolo 1, p. 398, non è la sola nella quale incorra il capitano negligente; giacchè egli è tenuto del sinistro cagionato dalla tempesta, se questo ha avuto luogo per effetto di sua trascuranza, ed egli cita la legge 122, § *challimachus, ff de verbor. oblig., Kuricke, etc.*

Ma il capitano, soggiugne questo celebre giureconsulto, non è più mancante, laddove, o per malattia o per altro legittimo impedimento, non ha potuto profittare del tempo favorevole. — (*Legge 10, § ad legem rhod. de jactu, etc.*)

Il capitano è colpevole, se non è sul suo bastimento nell'entrare nei porti, seni o fiumi o nell'uscirne. — (*Art. 227=215 del Codice di commercio. Vedete la sez. 7 di questo titolo*).

Se egli ha potuto sfuggire l'inimico, e non lo ha fatto, è tenuto degli eventi. — (*Vedete Guida del mare, cap. 11, art. 2; Rocco, not. 41*).

Ei sarebbe ancor più colpevole, se fosse convinto di aver dato nelle mani del nimico, o di aver *maliziosamente* fatto arrenare o perire

il suo bastimento. La Ordinanza della marina, titolo del capitano, art. 36, pronuncia in tal caso la pèna dell' ultimo supplicio. « Un capi-
» tano o maestro sarà convinto di aver dato in
» mano al nemico il suo bastimento, dice Va-
» lin su questo articolo, qualora sia provato
» non solo che egli lo abbia condotto in un
» porto, o troppo vicino ai guardacoste o ai cor-
» sali del paese inimico, senza essere moralmente
» in istato di resistere, ma altresì che egli
» non abbia fatto tutto quello che da lui di-
» pendea per isfuggire un bastimento nimico,
» col quale non poteva venire alle prese. Lo
» stesso accaderebbe se, non avendo potuto
» assolutamente impedire il bastimento nemico
» di raggiugnerlo, egli si fosse reso senza pu-
» gnare; giacchè la vigliaccheria non può andare
» tanto oltre, e la presunzione è *juris et de ju-*
» *re*, che vi è del tradimento e della perfidia.»

Il Dritto anseatico, tit. 3, art. 12, priva della qualità di maestro e dichiara infame qualunque capitano che si arrende all' inimico senza difendersi, nel mentre potea farlo senza temerità.

Però Valin osserva, che non si pretende da un capitano mercantile lo stesso coraggio che pretendono da un militare il regolamento del 14 luglio 1675 e la ordinanza del 1689.

Il capitano mercantile non è punibile che nel caso in cui non si è difeso, nel mentre potea farlo con vantaggio. Egli non è da condannarsi, dice Emèrigon, giusto l' avviso di Straca, se, vedendo che non può resistere, si arrende: *Si resistere nauta potuerit, tenetur. Si vero, propter vim majorem, etc..... resistere non poterat, excusatur. Resistere enim et se defendere debet, cum potest; et dolo facere videtur nauta,*

qui cum posset, non resistit.—(*Vedete Straca, de nautis, part. 3, n.° 50; Casa Regis, discorso 23, n.° 75.*)

Il capitano, il quale dà in mano all'inimico il suo bastimento, tradisce non solo la sua patria, ma benanche la fede pubblica, rendendo prigione il suo equipaggio e trasferendo altrui una proprietà di cui non era che il depositario.

Qualunque delitto che viola la fede pubblica è perciò solo degno di una pena grave. La Ordinanza della marina pronuncia ugualmente tal pena grave contra il capitano o padrone che *con malizia* fa incagliare o perire il bastimento. (*Art. 36, tit. del capitano.*)

Ben s'intende, che nulla è da imputarsi al capitano, ove sia dimostrato, che lo arrenamento era necessario per isfuggire ad un naufragio assoluto.

Dal medesimo principio stabilito dalla Ordinanza della marina siegue ancora, che sarebbero passibili di pene corporali ed infamanti coloro i quali, con false fatture o con falsi contratti di noleggio, facessero fare delle assicurazioni sopra bastimenti o caricamenti supposti.

Altrettanto ne sarebbe di quei capitani i quali, con detrimento degli assicuratori, e di accordo con i pretesi caricanti, facessero perire il loro bastimento, dopo aver finto dei caricamenti. Valin riporta due sentenze che hanno condannato tali prevaricatori alla pena di morte.

È insorta la importante quistione di sapere se in tutti questi casi e nello stato della nostra legislazione criminale si poteva applicare al capitano le disposizioni penali della Ordinanza della marina; ed abbiamo veduto dei giureconsulti e dei magistrati propendere per la negativa, fondandosi su i seguenti motivi:

« La prima riflessione che si presenta, diccano eglino, si è che sin dalla epoca della rivoluzione sono stati fatti tre Codici su i delitti e le pene, e niuno ha indicato una pena contra il capitano, il quale *farebbe maliziosamente incagliare o perire il suo bastimento*; delitto preveduto e punito con l'ultimo supplizio dall' art. 36, titolo del capitano. Però l' art. 32, sez. 2 del Codice penale del 6 ottobre 1791, parla dell' incendio dei bastimenti; disposizione che si ritrova nell'art. 434 del Codice penale del 1810. »

L' art. 4, tit. 3, del Codice del 1791, l' ultimo di questa legge, dice, che « per qualun- » que fatto anteriore alla pubblicazione del pre- » sente Codice, se il fatto è qualificato delitto » dalle leggi esistenti, e che non lo sia dal pre- » sente decreto, l' accusato sarà libero, salvo ad » essere punito correzionalmente, se vi succum- » besse. »

In seguito di una simile disposizioue avrebbesi mai potuto, sotto l' imperio di questo Codice, applicare al capitano accusato la pena pronunciata dalla Ordinanza della marina? No, certamente.

L' art. 610 del Codice del 3 brumale, anno 4, prescrisse ai tribunali criminali « di confor- » marsi a tutte le disposizioni sì del Codice pe- » nale del 1791 che delle altre leggi penali » emanate e dalla assemblea legislativa, e dalla » convenzione nazionale, alle quali non era » stato derogato. »

Disposizioni che escludevano chiaramente le leggi antiche, massime in ciò che poteva concernere le pene capitali.

Il Codice penale attuale, nella sezione 3, ha classificato tutti i misfatti ed i delitti risultanti

da distruzioni, guasti e danni ; ma serba sempre ugual silenzio su tal delitto del capitano.

Da un' altra parte, si aggiungeva, il nuovo Codice di commercio, tit. 4, art. 221 = 208 e seguenti, ha segnato i doveri del capitano, e niuna disposizione parla della pena capitale nella presente ipotesi.

Ora, se da un lato il Codice di commercio si tace a questo riguardo, nel mentre spiega le obbligazioni alle quali debbe adempiere un capitano, e se dall' altro esistono nel Codice penale delle disposizioni su la distruzione dei bastimenti, non si può dire, che la nuova legislazione nulla abbia regolato su tal materia, e che vi sia necessità di ricorrere alle leggi antiche, alla Ordinanza del 1681, per far punire un capitano che avrebbe *maliziosamente* fatto arrenare o perire il suo bastimento.

Le leggi ed i regolamenti antichi non possono essere invocati che quando le leggi nuove non hanno trattato la materia; ma, allorchè esiste una legge su la materia, non si può più ricorrere alla antica, sotto il pretesto che la nuova non ha preveduto il caso particolare che trovasi riportato nella antica. Così, non parlando il Codice penale del delitto del capitano che fa *maliziosamente* arrenare o perire il suo bastimento, questo capitano prevaricatore non può essere citato, accusato, giudicato nè gastigato per simile attentato.

Si cita inoltre il parere del Consiglio di stato dei 4 ed 8 febbraio 1812, e si citano due decisioni di Cassazione, l' una del 19 febbraio 1815, e l' altra degli 11 giugno 1818. — (*Vedete Sirey, anno 1818, 1.ª part., p. 250, e anno 1818, 1.ª part. p. 363.*)

Questa opinione, benchè abbracciata da buoni ingegni, è però fondata, a nostro avviso, sovra un sommo errore. In primo luogo, i Codici e le leggi su cui si fondano non hanno giammai avuto in mira la amministrazione nè la condotta del capitano; esse non hanno giammai posto cura alla punizione dei delitti e dei misfatti che egli può commettere nel tempo della navigazione. Sventuratamente noi non abbiamo ancora un Codice penale marittimo, nè un Codice di polizia per la navigazione mercantile.

Noi abbiamo, è vero, il nuovo Codice di commercio; ma in questo Codice si parla soltanto delle transazioni commerciali e dei contratti marittimi. « Noi abbiamo distaccato da questa bella » Ordinanza (dalla Ordinanza del 1681), dicea » l'oratore del governo, tutto ciò che apparteneva » alla amministrazione, alla polizia, al dritto » pubblico, e che non è stato giudicato dover » far parte del Codice di commercio marittimo, » etc. »

Così, il legislatore del 1807 non si è occupato nè della polizia della navigazione, nè delle contravvenzioni, nè dei misfatti, nè dei delitti del capitano nel corso del viaggio, nè delle pene da dargli in tutti questi casi. Questi misfatti, questi delitti sono stati riserbati ad un Codice particolare, e sono sempre rimasti sotto l'imperio delle disposizioni della Ordinanza della marina del 1681. In tal modo non si può dire, che esista una legge su la materia, e che non si può più ricorrere alla legge antica.

Se il Codice di commercio parla delle obbligazioni del capitano, se segna la serie dei suoi doveri, ciò concerne soltanto la sua amministrazione civile, la sua risponsabilità pecuniaria

ed i danni e gl' interessi cui dà luogo la sua mala gestione. Tutte le disposizioni di tal Codice altro non risguardano se non se gl' interessi risultanti dalle transazioni commerciali marittime; niun rapporto hanno con gl' interessi della vendetta pubblica per la punizione dei misfatti e dei delitti del capitano che avrà *maliziosamente* fatto arrenare o perire il suo bastimento.

I misfatti ed i delitti del capitano non hanno potuto essere preveduti, e non sono stati di vantaggio preveduti dalle disposizioni penali dei Codici del 6 ottobre 1791, del 3 brumale anno 4, e del 20 febbraio 1818. Questi tre Codici altro non hanno avuto per oggetto se non se di reprimere e di punire i delitti ed i misfatti ordinari commessi in terra; e di tal genere è il delitto di cui parlano gli art. 32 del Codice del 1791, e 434 di quello del 1810, « di aver » con malizia o per vendetta, e con animo di » nuocere ad altrui, appiccato il fuoco a delle » case, a delle fabbriche, a degli edifizi, a dei » bastimenti, a dei cantieri, a delle selve, a » dei boschi cedui, a delle ricolte in macina » od in manna, etc., e per lo quale è pronun» ciata la pena di morte. »

Nel locare in una stessa categoria i bastimenti, i cantieri, le case, le fabbriche, le selve, le ricolte, si vede bene, che il legislatore non ha giammai inteso parlare dei bastimenti nel corso del viaggio, nè del delitto commesso in mare dal capitano per farli arrenare o perire; ma solo del fuoco appiccato ad un bastimento su i cantieri da qualunque altro individuo meno che dal capitano: giacchè si può appiccare il fuoco ad un bastimento su i cantieri, del pari che ai cantieri istessi, ad un bastimento su la invasatura, ugualmente che ad

una casa, ad un edifizio, ad un magazzino, ed è precisamente questo caso che si è voluto colpire con i diversi codici.

Ciò che poi rimuove ogni dubbio sul particolare è la disposizione dell' articolo seguente, che porta : « Chiunque sarà convinto di aver » distrutto per mezzo *di una mina*, o di aver » disposto una mina per distruggere i bastimenti, » le case, gli edifizi, i navigli o vascelli, sarà » punito con la morte. » Si sa che una mina è una cavità sotterranea praticata sotto un bastione, un baluardo, un edificio, una casa, un bastimento, etc., per farli saltare in aria col mezzo della polvere a cannone, e che per conseguenza, in ciò che riguarda questo ultimo oggetto, cioè il bastimento, la mina, questo cavo sotterraneo, non può aver luogo se non quando il bastimento o vascello è sul cantiere o su la invasatura, e non già allorchè esso è in mare, cioè durante la sua navigazione.

Questi delitti sono dunque dei delitti ordinari, ed independenti dalla navigazione del bastimento, i quali rientrano nella natura delle azioni di un individuo qualunque, e che sono sotto l' imperio delle leggi penali ordinarie. Essi non risguardano il capitano più di quello che risguardano ogni altro particolare, e possono essere commessi anche prima che sia dato il capitano al bastimento. Non si tratta qui di una *azione* speciale della amministrazione del capitano nell' esercizio delle sue funzioni.

Non si può adunque dire, che i tre Codici, di cui è questione, siensi occupati della punizione dei misfatti e dei delitti che riguardano specialmente le funzioni del capitano nel corso del viaggio, concernenti l' arrenamento e la perdita volontaria del suo bastimento.

Se i nostri tre Codici di leggi penali ordinarie non si sono punto occupati della specie di misfatti e delitti del capitano nel corso del viaggio, non vi ha adunque luogo ad invocare la autorità della deliberazione del Consiglio di stato, dei 4 ed 8 febbraio 1812, nè delle decisioni della Cassazione del 19 febbraio 1813, che si citano nel senso opposto, e che rimarrebbero senza applicazione, se al contrario esse non venissero a corrobare in qualche modo il nostro sistema.

In fatti, la deliberazione del 3 febbraio dichiara, che le corti ed i tribunali sono nel dovere di osservare le leggi antiche nelle materie non regolate dal Codice penale, e che le *materie considerate non regolate* da questo Codice sono quelle su le quali esso racchiude soltanto alcune disposizioni distaccate, che non formano un sistema completo di legislazione. Questi sono anche i princìpi, giusta i quali la decisione della Corte di cassazione del 19 febbraio 1813 ordinò, che i delitti rurali, e segnatamente i furti di bosco, che non sono punto l' oggetto di un sistema completo di legislazione nel Codice penale, continuassero ad essere giudicati e puniti dalla legge del 28 settembre 1791 su la polizia rurale.

Qui, si può egli mai obiettare, che i nostri Codici criminali racchiudano un sistema completo di legislazione relativamente ai misfatti ed ai delitti del capitano nel corso della navigazione? essi non ne fanno la menoma menzione, e se parlano del fuoco appiccato ai bastimenti per mezzo di una mina o altrimenti, questa disposizione, compresa sotto il titolo generale di *distruzioni*, *danni*, *guasti*, non può tutto al più essere considerata che come una disposizione

distaccata, la quale non forma un sistema completo di legislazione, e la quale, per conseguenza, non è punto derogatoria alla legge speciale che l' ha preceduta.

Si sente d' altronde, che per la natura delle cose la navigazione commerciale richiede delle leggi penali, le quali reprimano e puniscano i misfatti ed i delitti che la concernono, siccome ve ne esistono per la navigazione dei vascelli dello stato. Sotto l'antico governo vi erano varie ordinanze per la marina militare, e sopra tutto le ordinanze dei 15 aprile 1689 e 25 marzo 1765. Dal canto suo la marina mercantile aveva le disposizioni penali della Ordinanza del 1681.

Dopo la rivoluzione, il legislatore, « giudicando » le leggi penali seguite sino a quel giorno nelle » squadre e su i vascelli dello stato incompa- » tibili con i princìpi di una constituzione libe- » ra, » emanò la legge del 22 agosto 1790, che forma oggigiorno il Codice penale della marina militare, con tutte le possibili modificazioni.

Ma non si è posto mano alle disposizioni penali della Ordinanza del 1681; e tali disposizioni reggono tuttafiata la navigazione del commercio in ciò che risguarda il modo di qualificare e di punire i delitti ed i misfatti del capitano, il quale fa maliziosamente incagliare o perire il suo bastimento.

È questo il caso di applicare l' art. 484 del Codice penale del 1810, così espresso: « In tutte » le materie che non sono state regolate dal pre- » sente Codice, e che sono rette da leggi e da » regolamenti particolari, le Corti ed i tribu- » nali continueranno ad osservarli ».

Questi princìpi sono stati adottati e sempre seguiti dalla Corte reale di Rennes, camera di ac-

cusazione, in tutti gli affari che hanno presentato questa questione a decidersi.

Qualunque capitano e padrone che dovea far vela sotto la scorta dei bastimenti dello stato, e non lo ha fatto, o che abbandona volontariamente la scorta sotto la quale erasi partito, è colpevole ed è tenuto degli eventi. La ordinanza degli arsenali del 1689 contiene inoltre, che egli sarà condannato *ai ferri* per questo mancamento di subordinazione, independentemente sempre dai danni-interessi da lui dovuti, se il bastimento è stato preso.

Ma questa pena corporale era stata moderata da una ordinanza del 14 maggio 1745, che la ridusse a 1,000 lire di ammenda, ad un anno di prigionia, e ad essere dichiarato incapace di comandare in avvenire alcun bastimento, etc. La legge del 22 agosto 1790 l'ha ristabilita col suo articolo 37, che dice: « Qualunque capitano di » bastimento di commercio, il quale fa parte di » un convoglio, sarà condannato a tre anni di » ferri, se mai è colpevole di averlo volontaria- » mente abbandonato ».

Infine, la ordinanza del 25 marzo 1765, concernente la marina reale, lungi dal mitigare questa punizione, siccome parrebbe darlo ad intendere Emérigon, t. 1, p. 444, impone anche al comandante del convoglio la obbligazione « di » render conto al ministro della marina della con- » dotta dei capitani mercantili *che navigheranno* » *male*, o che ritarderanno il cammino del con- » voglio ».

Così, questa legge, in vece di addolcire la pena, stabilisce un grado di vigilanza di più. Il capitano debbe obbedire agli ordini ed ai segnali del comandante del convoglio, e non può mai

allontanarsene se non se per una forza maggiore.

Se, per convenzione, dei bastimenti si uniscono per andare *di conserva*, e con promessa di non abbandonarsi l' un l' altro, è colpevole ed è tenuto dei danni-interessi il capitàno, il quale manca a questa obbligazione reciproca di difendersi e di proteggersi durante il viaggio. La Confederazione-Teutonica, art. 17, dice: « Se dei » bastimenti convengono la compagnia fra loro, » essi saranno nell' obbligo di conservarla e di » attendersi scambievolmente, sotto pena, per i » bastimenti contravventori, di pagare tutto il » danno che gli altri riceveranno dal nimico o » dai pirati ».

Hévin sur Frain, t. 1, p. 340, fa menzione di una decisione del parlamento di Rennes, del 1655, il quale ha giudicato, giusta questi princìpi, che, in simil caso, la presa di alcuni dei bastimenti dovea essèr sofferta per *contributo* da coloro che sarebbero fuggiti. Ciò sembra estremamente giusto.

Parimenti, nella società di vari bastimenti per la pesca, se l' uno si perde, gl' interessati su questo bastimento sono autorizzati a dimandare la loro parte su la pesca degli altri, come ancora su le loro reti e su i loro *engins*. (1) « Essi avranno » parte al guadagno degli *engins* e dei pesci, dice » il ventottesimo dei Giudizi di Oleron; ma non » avranno che pretendere sul bastimento; » salva, ciò s' intende, stipulazione in contrario.

---

(1) La mancanza di un vocabolo corrispondente nella nostra lingua ha fatto sì, che noi abbiam messo tal quale il vocabolo francese, tanto più che l' autore ne dà poco appresso la spiegazione.

La società di guadagni e profitti da farsi in qualunque siasi negoziazione, siccome osserva benissimo Cleirac su questo Giudizio, comprende solo i profitti ed in niun modo il capitale dei soci. Gli utensili della pescheria ed i profitti della pesca ricadono nella società, ma non già i bastimenti, che sono il capitale di ciascun socio: qui, *res perit domino.*

Sotto la voce *engins*, secondo Cleirac, dobbiamo intendere le scialuppe, le lenze, gli ami, i coltelli e gli altri utensili necessari alla pesca.

Se il capitano, potendo prendere una via più sicura, s' impegna in luoghi pericolosi e sospetti, egli risponde degli eventi: *Per insidiosa loca iturus*, dice la legge 4, ff *de mortis causa donat.*—(*Legge 7, C. de navicularis, legge 3, id. de nautico fenore*; *Casa Regis, Disc. 23, n.° 71, etc.*)

Il dovere del capitano è di rendersi al luogo della sua destinazione il più presto ed il più sicuramente possibile.

Allorchè non gli è stato segnato un itinerario, egli debbe tenere la via più usitata e più breve; egli debbe seguire il dritto cammino, e far vela *recta navigatione*, senza poter deviare nè pigliar porto, purchè non vi sia constretto dal cattivo tempo o dal timore del nimico; quale circonstanza deve egli però provare, in conformità degli art. *242*=230, *244*=232, e *245* = 233 del Codice di commercio. Il Consolato del mare, cap. 99, 107 e 219, proibisce ai padroni di approdare senza necessità nei porti su la via, sotto pena di tutti i danni-interessi. — (*Vedete Dritto anseatico, tit. 3, art. 15*).

La Ordinanza di Wisbuy, art. 53, dice « Che » se un bastimento noleggiato per un porto en-

» tra nondimeno in un altro, il padrone è te-
» nuto di giustificare con giuramento, *di unita*
» *a due o tre dei suoi marinai*, che la forza
» e la necessità gli hanno constretti a fare una fal-
» sa rotta ».

L' art. 6, tit. dei rapporti, della Ordinanza della marina, vuole, che « se durante il viaggio
» il padrone è *constretto* di toccar porto, egli ne
» dichiari il motivo al luogotenente dell' ammi-
» ragliato del luogo ».

Uno dei principali doveri del capitano o padrone, osserva Valin, su l' art. 24, titolo del capitano, essendo di fare dirittamente il suo viaggio, egli vi manca, se fa falsa rotta, o se allunga il suo viaggio, con entrare senza necessità in un porto, anche del regno, *comechè sia su la via che tiene*.

A più forte ragione è egli colpevole, soggiugne questo celebre comentatore, se entra anche senza necessità in un porto straniero, sia amico sia inimico. Anzi egli si rende con ciò sospetto di qualche malo disegno o commercio fraudolente, ed è per questo senza dubbio, che l' articolo menzionato di sopra vuole che egli sia punito esemplarmente. « Proibiamo ai padroni, *sotto pena*
» *di esemplar gastigo*, di entrare senza ne-
» cessità in alcun porto straniero; ed in caso essi
» vi fossero spinti dalla tempesta, o cacciati dai
» corsali, saranno tenuti di allontanarsene e di
» far vela al primo buon tempo ». -- (*Articolo 24, titolo del capitano*).

Questa pena s' intende, siccome lo fa osservare Valin, oltre ai danni ed agl'interessi di cui è suscettivo, della privazione e sospensione dell' impiego di capitano, salve le circonstanze che possono farlo condannare ad una pena maggiore.

Imperocchè, se con la falsa rotta il capitano espone il bastimento, e lo allontana dal luogo della sua destinazione *con fraude ed artifizio*, egli può anche essere gastigato con una pena corporale, ai termini dell' art. 32 del medesimo titolo della Ordinanza della marina. — (*Vedete Valin*, *su questo articolo*).

Se per sua colpa il capitano urta contra uno scoglio, egli è tenuto dei danni-interessi. —(*Vedete Kur.*, *p. 725*, *n.° 16*, *etc.* — *Vedete d'altronde Emérigon*, *t. 1*, *p. 402*).

Se vi ha dei piloti costieri nei luoghi ove egli approda, il capitano non può dispensarsi dal prenderne, sotto pena di esser risponsabile degli eventi. Vero è che Emérigon, *loco citato*, fa una distinzione a questo riguardo. Se i capitani conoscono i luoghi ove approdano, eglino non sono obbligati, a suo avviso, di prendere dei piloti costieri; e si fonda su l'art. 19, cap. 5, della Guida del mare, e su la autorità di Cleirac, relativamente al ventesimo quarto dei Giudizi di Oleron, nota 3. Se al contrario essi non sono pratici delle coste, dei fiumi, e dei porti ove approdano, allora i capitani debbono prendere dei piloti costieri.

Nulladimeno, seguendo noi il parere di Valin su l'art. 10, titolo dei piloti locatieri, della Ordinanza della marina, crediamo, « che, sebbene » sia nella libertà di ogni padrone di bastimento » nazionale o straniero (contra la disposizione del- » l' art. 90 della ordinanza del 1584, relativa- » mente allo straniero) di prendere un pilota » costiere, o di farne a meno, è però della pru- » denza che egli lo prenda, qualunque siasi la co- » noscenza che abbia del porto e delle sue ra- » de, e dei fiumi in cui vuole entrare o dai

» quali deve uscire. Senza di che, *mettendo i ri-*
» *schi a suo carico*, ei si rende risponsabile di
» tuttoquanto il danno che potrebbe derivarne,
» così verso il proprietario del bastimento che
» verso i caricanti. Tale è la disposizione espressa
» della legge *item quoeritur 13*, § *si magister*,
» *ff locati*, e tale è quella della ordinanza di
» Filippo II, re di Spagna, titolo delle ava-
» rie, art. 9, che, oltre a ciò, sottopone il ca-
» pitano ad una multa di 100 lire, senza esa-
» minare se egli sia stato sollecitato dal suo pi-
» lota o dal suo equipaggio a prendere un pi-
» lota locatiere, siccome sembra desiderarlo la
» ordinanza di Wisbuy. » — (*Vedete artico-
li 44 e 59*).

« Non si può adunque non biasimare un ca-
» pitano o padrone, il quale, *per vanità o al-*
» *trimenti*, ricusa di prendere un pilota locatiere,
» e, se ne accade sinistro evento, egli non me-
» rita punto di esser compianto ».

L'art. 34 del decreto del 14 dicembre 1806 rende risponsabile degli eventi il capitano che recusa di prendere un pilota costiere, salve maggiori pene, se vi è luogo. — (*Vedete qui appresso la sez. 7. di questo titolo*).

In appoggio di questa dottrina si potrebbe con ragione invocare la ordinanza del 15 settembre 1685 resa dagli stati di Olanda, art. 9, e la legge emanata dal Governo britannico per la entrata dei bastimenti inglesi nel porto di *Lisbona*, le quali, tutte e due, obbligano i capitani a prendere dei piloti locatieri. Sorge da ciò, che, per quanto un capitano sia instruito della entrata del fiume o porto, egli non può, nei luoghi ove vi sono dei piloti costieri, dispensarsi dal prenderne, sotto pena di essere tenuto degli eventi. E ciò,

affinchè egli non possa con malizia cacciare il bastimento su la costa, o vero, per un male inteso orgoglio di mostrarsi esperto, arrisicare il suo bastimento ed il suo caricamento. — (*Vedete del resto il decreto del 14 dicembre 1806, che determina le funzioni ed i diritti dei piloti costieri, ed il titolo 3 del lib. 4 della Ordinanza della marina*).

Le leggi rodie decidono, che il capitano il quale durante la notte non si trova sul suo bastimento è tenuto del danno, se il bastimento fa naufragio; ed il Dritto anseatico proibisce ai capitani, sotto pena di una ammenda arbitraria, di dormire senza necessità fuori del loro bordo.

Questa legislazione è stata mitigata dall' articolo 25, titolo del capitano, della Ordinanza della marina, e dall' art. 227 = 215 del nuovo Codice di commercio, il quale dice, che « il ca» pitano è obbligato ad essere di persona sul suo » bastimento nell'ingresso e nella uscita dei porti, » seni o fiumi. » Dalla qual cosa siegue, che, allora quando il bastimento è in un porto o ancorato in rada, non è assolutamente vietato al capitano di scendere a terra, ed anche di dormirvi, purchè a bordo vi sieno persone idonee ad aver cura del bastimento. — (*Vedete ciò che è stato detto nella sez. 7 di questo titolo*).

Se potessero tuttavia esistere di quei sommi colpevoli di cui parla la legge 10, ff *de incendio, ruina*, che fanno dei fuochi durante la notte per attirare i nocchieri sovra uno scoglio ed in luoghi perigliosi, con mira di farvi perdere i bastimenti ed indi di spogliarli, e contro ai quali l' art. 45, titolo dei naufragi, della Ordinanza della marina, pronuncia la pena di morte, si potrebbe, secondo le circonstanze, scusare un ca-

pitano il quale, ingannato dal fuoco, vi dirige il suo bastimento, credendo ivi il porto.

Ma sarebbe difficile, osserva Emérigon, di scusare in simil caso il capitano il quale, avendo potuto prendere un pilota costiere, abbia negletto questa saggia precauzione. — (*Vedete Emérigon, t. 1, p. 402, e le autorità che egli cita; Straca, de nautis, part. 3, n.° 34; Rocco e Loccenio, d. locis*).

In caso di abbordaggio accaduto per colpa sua, il capitano è tenuto non solo del danno fatto ai bastimenti, ma di quello fatto al carico.—(*Vedete qui appresso la sez. 11. del titolo delle avarie, nella quale noi riportiamo parecchi esempi di questa natura, che richieggono la responsabilità del capitano*).

Il capitano, obbligato d' invigilare a tutto, è tenuto dei furti fatti e dei danni cagionati dai marinai, meno che se egli giustifica di non averli potuto impedire.

La legge 1.ª § 1, ff *nautae*, dice altresì, che il capitano è mallevadore, non solo della mala condotta dei marinai, ma anche di quella dei passeggieri: *Factum, non solum nautarum praestare debet, sed et vectorum.*— (*Vedete Emérigon, t. 1, p. 381*).

Il capitano è tenuto della confiscazione e di tutti i danni che avvengono alla merce per sua colpa, siccome vedremo or ora nella seguente sezione.

Infine, ovunque vi è colpa, anche lieve, per parte sua, il capitano è risponsabile e tenuto dei danni-interessi, independentemente dalle pene contra lui pronunciate dalla legge, per motivo di prevaricazione, giacchè egli è obbligato di prendere tutta la cura e tutte le precauzioni

di un diligente padre di famiglia. — (*Vedete del resto Loccenio, de jure maritimo, lib. 2, cap. 1, n.° 9, il quale ne dà una idea perfetta delle qualità che un capitano dee avere, e dei doveri che debbe adempiere nelle sue importanti funzioni*).

La obbligazione del capitano non cessa che in seguito della prova degli ostacoli provegnenti da forza maggiore. — (*Vedete la sez. 10 di questo titolo*).

Nel tit. 10, delle assicurazioni, sez. 22, noi avremo occasione di parlare di tutte le specie di colpe del capitano, sia semplice colpa o dolo, sia imprudenza o mancanza di cura, sia imperizia o prevaricazione, che vengono chiamate *baratterie* del padrone.

SEZIONE II.

Il Capitano è tenuto delle mercanzie delle quali s' incarica, e per le quali dee dare una scrittura di obbligo.

Il capitano o padrone di bastimento non è soltanto tenuto per le sue colpe, *anche lievi*, ma debbe ancora essere mallevadore delle merci caricate sul suo bordo.

« Egli è tenuto, dice l' art. 222 = 209 del » Codice di commercio, delle mercanzie delle » quali s' incarica ».

« Egli dà per le medesime una scrittura di » obbligo ».

« Questa scrittura di obbligo si chiama polizza » di carico ».

In genere, i medesimi principi che risguardano la obbligazione dei commissionati per trasporti (*art. 1782 = 1628 e segu. del Codice ci-*

vile, *e sez. 2 del tit. 6 del Codice di commercio*, *corrispondente al capitolo 2*, *tit. 5*, *lib. 1*, *del nostro*) sono incontestabilmente applicabili alla disposizione della legge, che risguarda particolarmente il capitano di bastimento. Al capitano, del pari che al commessionato, vengono affidate le mercanzie che sono caricate sul suo bastimento: egli adunque debbe esserne tenuto, salvi gli ostacoli di forza maggiore, gli accidenti marittimi non provegnenti dal suo fatto o da una sua colpa, nè dal fatto della sua gente, ed è per conseguenza obbligato di consegnarle *a tenore delle polizze di carico*, le quali formano a questo riguardo, osserva Valin, la sua obbligazione particolare. Egli debbe adunque, conformemente all' art. 281=271 del Codice di commercio, rimettere le mercanzie nello stato medesimo in cui le ha ricevute, e siccome sono descritte e specificate nelle polizze di carico.

L' art. 9, tit. del capitano, della Ordinanza della marina, diceva: « rimarrà risponsabile di » tutte le mercanzie caricate sul suo bastimento, » delle quali egli sarà tenuto di render conto » *a tenore delle polizze di carico.* » Benchè il nuovo Codice non abbia ripetuto queste ultime disposizioni, il capitano non lascia di esser tenuto per questa obbligazione. Le espressioni, *a tenore delle polizze di carico*, della antica legge non si applicano, nè possono applicarsi al prezzo della merce, poichè la polizza di carico non ne stabilisce alcuno, ma solamente alla quantità ed alla qualità della stessa.

Se il capitano non restituisse tutte le merci indicate nella polizza di carico, egli sarebbe tenuto di pagare, secondo il prezzo del luogo del discaricamento, il valore di quelle non restituite, de-

duzione fatta dell'intero nolo dovuto da queste mercanzie. — (*Argomento tratto dall'art. 234 = 222 del Codice di commercio*).

Se le mercanzie avessero sofferto delle avarie, egli sarebbe tenuto dei danni-interessi (*articolo 98 = 97 del Codice di commercio*), purchè non provasse la forza maggiore.

Noi vedremo alla sez. 10 di questo titolo, che solo la prova della forza maggiore fa cessare la risponsabilità del capitano.

La risponsabilità del capitano incomincia al momento in cui le merci gli sono state date, anche su la riva, *se la consegnazione è stata fatta a lui medesimo*, e continua sino a che egli non le abbia rimesse a terra, nel luogo della destinazione.—(*Vedete art. 1783 = 1629 del Codice civile; art. 97 = 96 del Codice di commercio; decisioni della Corte di cassazione dei 21 gennaio 1807, e 3 marzo 1811*).

L'effetto della polizza di carico essendo di obbligare il capitano o padrone, che la firma, a consegnare, sotto pena di tutte le spese, dei danni e degl'interessi, le merci della stessa qualità e nel medesimo stato in cui le ha ricevute, salve le avarie che possono aver sofferte in viaggio per tempo fortunale e senza sua colpa, egli è necessario di fare a tal riguardo, giusta il sentimento di Valin su l'art. 2, titolo delle polizze di carico, alcune importanti osservazioni.

« Rispetto alla qualità delle merci, osserva que-
» sto celebre comentatore, s'intende, che la po-
» lizza di carico di altro non fa prova se non della
» loro qualità generica, esterna ed apparente; come
» se si dice nella polizza di carico, che si è
» consegnato dell'indaco, della filassa, del zuc-
» chero rottame, del cottone, della tela, fa d'uo-

» po rimettere delle mercanzie del medesimo ge-
» nere, nello stesso numero di botti o balle, e
» sotto gli stessi contrassegni con cui sono state
» caricate. Ma in ciò che concerne la qualità spe-
» cifica, interna o non apparente, come se si dice,
» che l' indaco è di color rame o turchino, secco
» e ben condizionato, che le tele sono di tale o
» tale altra specie, e che nelle tali casse vi sono
» delle mercanzie di tale qualità, etc., la po-
» lizza di carico non obbliga in questa parte, ec-
» cetto che non si provasse che i barili sono stati
» sfondati, che le balle sono state aperte, o qual-
» che altra prevaricazione per parte del padrone
» o delle persone dell' equipaggio. » — (*Vedete pure Pothier*, *contratto di noleggio*, *n.° 17*).

Ad evitare ogni difficoltà su tal punto, la maggior parte dei capitani suole aggiungere alla firma, in piede della polizza di carico, queste parole, *senza approvare*, o pure *che dice essere*; clausola che significa, che il caricante *ha detto* che le mercanzie erano di tale qualità e quantità, senza essere ciò stato verificato dal capitano.

Per mezzo di questa clausola il capitano non è mallevadore *del peso e della misura*, nè *della qualità*. — (*Vedete Consolato del mare*, *capitolo 266*; *vedete Valin*, loco citato, *e Emérigon*, *t. 1*, *p. 327*, *che fa menzione di varie decisioni*, *le quali hanno in tal modo giudicato*).

Però, se questa clausola dispensa il capitano dalla risponsabilità *interna*, essa non lo libera dalla risponsabilità del numero delle botti, delle casse e delle balle. — (*Vedete gli stessi autori*, *i quali citano Casa Regis*, *Disc. 10*, *n.i 56 e 124*).

Se le mercanzie fossero state date allo scoperto, e se si fosse messo il capitano in istato di veri-

ficarne la qualità e la quantità, egli sarebbe mallevadore di tal qualità e quantità, non ostante la riserba *che dice essere.*

D' altronde, sotto il pretesto della clausola *che dice essere*, il capitano non può impedire la prova della fraude di cui è accusato. — (*Vedete Emérigon*, *cap. 31*, *n.° 5*).

Pothier, contratto di noleggio, n.° 17, dice, « che i noleggiatori non possono opporsi alla clau- » sola *che dice essere*, ed esigere una firma pura » e semplice, ove però eglino non offrano di ve- » rificare a loro spese il peso (la qualità o mi- » sura) in presenza del padrone ».

Se, come dice Valin, dei barili, delle balle o delle casse fossero state aperte per via e senza necessità, il capitano, a malgrado della clausola *che dice essere*, sarebbe mallevadore della quantità, della qualità e del peso menzionati nella polizza di carico. Il caricante sarebbe allora ammesso al giuramento. Allora verrebbe la giusta applicazione dell' articolo 222=209 del Codice di commercio.

Emérigon, *loco citato*, riporta due sentenze dell' ammiragliato di Marsiglia rese in marzo ed aprile 1754, le quali hanno deciso, che il capitano incaricato della compra e del caricamento delle merci non potrebbe prevalersi della clausola *che dice essere*, ed inserirla nell' atto fatto da lui stesso, perchè egli debbe conoscere ciò che fa, e debbe rendere un conto esatto della sua amministrazione. I capitani furono condannati a pagare il *deficit*.

In fatti, un capitano incaricato di comperare delle merci, e di caricarne il suo bastimento, dee assolutamente sapere di quale qualità sono queste merci, e quale è il loro peso; altrimenti la clausola *che dice essere*, di cui non mancherebbe mai

di servirsi, sarebbe una porta aperta alla mala fede, alla fraude ed alla furfanteria. Il capitano è qui un mandatario, il quale è tenuto non solamente del dolo, ma altresì delle colpe che commette nella sua amministrazione. —(*Vedete articoli 1992=1864 e 1993=1865 del Codice civile*).

Però dobbiamo far osservare col nostro dotto giureconsulto, che, se il *deficit* fosse minimo, non sarebbe da tenerne conto (cosa che dipende dall' arbitrio del giudice) ; giacchè il mandato è un contratto di buona fede, in cui non debbe punto mettersi in obblio la equità. Il modo di misurare produce sempre qualche differenza : *Modicum pro nullo reputatur*; e non si tratta un capitano commissionato, dice egli, con la asprezza di un inimico: *Nec amare, nec tanquam inter infestos.*

Casa Regis, Disc. 10, n. 55 e 124, sostiene, che, sebbene la clausola *che dice essere* renda minore di molto la fede della polizza di carico in cui è inserita, pur nondimeno la polizza di carico così modificata non lascia di avere la medesima forza contra gli assicuratori. Emérigon osserva, che questa dottrina non si allontana dai nostri usi; ma è di avviso, seguendo in ciò la Guida del mare, capitolo 2, art. 9, cap. 7, art. 3, che gli assicuratori sono nel diritto di chiedere la esibizione delle fatture e degli altri documenti atti a comprovare la qualità e la quantità della cosa assicurata, per conoscere il vero prezzo: ciò è di tutta giustizia; giacchè, se la polizza di carico debbe essere conforme e relativa alla polizza di assicurazione, la fattura delle merci o del caricamento debbe ugualmente essere conforme tanto alla polizza di carico quanto alla polizza di assicurazione, e gli assicuratori non possono essere tenuti se non di ciò che è stato il vero oggetto della assicurazione.

Del resto la clausola *che dice essere* non dispensa gli assicuratori dall' esser tenuti delle avarie, se il sinistro è giustificato conformemente alla legge.

Non solo il capitano dee rendere la quantità di mercanzie che ha ricevute sul suo bordo, ma è anche tenuto di tutti i danni che avvengono alla merce per colpa sua. « Il padrone, dicono gli articoli 5 e 6 del cap. 5 della Guida del mare, soffrirà il danno, il quale gli sarà diffalcato dal suo » nolo, senza che l' assicuratore o la merce vi » contribuisca; e generalmente il padrone è tenuto » di tutto ciò che avviene per colpa sua ».

In fatti, mediante il nolo che riceve, egli dee rimettere la merce tal quale l' ha ricevuta, siccome abbiam fatto osservare più sopra, eccetto che il danno non derivi da un accidente che non si è potuto prevedere nè impedire. — (*Vedete Consolato del mare, cap. 59, 61 e seguenti; Casa Regis, Disc. 19, 33, etc.*)

Il ventesimo settimo dei Giudizi di Oleron dà per esempio un carico di vino. « Se nel ghindare » i vini accade, che essi lascino una qualche apertura alla botte che si ghinda, o che non l'abbiano ben legata alle funi alla estremità della » nave, e che la botte si sfasci, cada e si perda, » e nel cadere piombi sovra un'altra botte, e sieno » ambedue perdute, allora il *padrone* ed i marinai debbono renderla ai mercatanti, i quali » debbono pagare il nolo delle botti, a motivo che » queste lor son pagate al prezzo al quale le » altre si venderanno, etc. » Vuol dire questo giudizio, osserva Cleirac, che i marinai debbono pagare del proprio, e riparare agli accidenti che avvengono per effetto di loro *balordaggine*, sciocchezza o negligenza.

Lo stesso sarebbe, se nello stivaggio delle mercanzie non si avesse avuto cura di mettere *al di sopra* le casse meno forti e più secche, cosicchè esse ne avessero patito. Il capitano sarebbe tenuto del danno che avrebbe cagionato per difetto di precauzione.

Émérigon, t. 1, p. 377, riporta una specie assai singolare, che era allora sottomessa alla decisione dell' ammiragliato di Marsiglia. Si trattava di sapere se il capitano è tenuto dei danni causati dai *sòrci*.

Ecco la disposizione del Consolato, cap. 65 e 66: « Se la merce caricata nel bastimento si trova » rosa dai sorci, e che non si abbia avuto la pre- » cauzione di mettere dei gatti a bordo, il capi- » tani è tenuto per questo danno.

» Il padrone non è mallevadore del danno ca- » gionato dai sorci, se i gatti che erano a bordo » sono morti durante il viaggio, purchè al primo » luogo ove ha approdato egli nulla abbia tra- » sandato per proccurarsene degli altri ».

Questo dotto giureconsulto non ci fa conoscere quale fu la decisione dell' ammiragliato di Marsiglia; ma tale è, dice egli, la dottrina di tutti i nostri autori. — (*Vedete Casa Regis, Disc. 23, n.° 73; Straca, de navibus, part. 3, n.° 48; Rocco, ibid., nota 58; Kuricke, tit. 3, articolo 19, n.° 1; Cleirac, su l' art. 81 del capitolo 5 della Guida del mare, etc., i quali si appoggiano tutti alla legge 13, § 6, ff locati, si fullo vestimenta polienda acceperit, eaque mures roserint, ex locato tenetur, quia debuit ab hac se cavere*).

Se le mercanzie sono confiscate, perchè il capitano avrà mancato di provvedersi delle necessarie spedizioni per lo trasporto, o vero perchè

non avrà fatto alla officina della dogana le dichiarazioni richieste, etc., siccome tutto ciò debbe essere imputato alla sua negligenza, il capitano è mallevadore delle mercanzie e di tutti i danni-interessi. — (*Vedete Stimmano, ad jus maritimum, cap. 10, n.° 212; Kuricke, ad jus hanseaticum, art. 19, tit. 3, n.° 10, etc*).

Rispetto al furto, sia che il capitano lo commetta esso stesso o col ministero di alcune persone del suo equipaggio, sia che lo lasci commettere, oltre alla obbligazione di pagare il valore delle mercanzie rubate, i danni e gl' interessi; il capitano può anche esser condannato alla pena espressa dal § 4 dell' art. 386 del Codice penale, a motivo del suo manco di fedeltà, e dell' abuso che ha fatto della fiducia dei proprietari e dell' armatore, verso i quali egli si è reso colpevole, con l' aver violato il deposito che quei hanno rimesso nelle sue mani.

Lo stesso è relativamente alla alterazione delle mercanzie, alla quale può dar luogo il capitano o il padrone, come se travasa, o permette che si travasino in tutto o in parte dei barili di vino o di altro liquore; se ne proccura lo scolo con qualche altro mezzo; se gli altera col mescuglio di sostanze nocive; se trae da una botte dell' eccellente indaco o caffè per sostituirvene altro di cattiva qualità o di qualità inferiore, etc.; oltre ai danni-interessi, egli può ancora andar suggetto alla pena menzionata dall' art. 387 del Codice penale, però con le sue modificazioni, secondo le circonstanze del fatto.

L' art. 35, tit. del capitano, della Ordinanza della marina, diceva, che, « se il capitano commette qualche furto, permette che ne sia fatto » sul suo bordo, o dà fraudolentemente luogo

» alla alterazione o confiscazione delle mercan-
» zie o del bastimento, egli sarà punito *corpo-*
» *ralmente* ».

Ma se il *furto* fosse da *altri* commesso senza colpa alcuna da parte del capitano, e tal furto, con tutte le circonstanze, fosse bene e legalmente provato, e fosse effetto di ciò che chiamasi la *forza maggiore*, allora il capitano, o padrone, che avrebbe fatto le necessarie diligenze e le perquisizioni convenevoli per far arrestare e punire il colpevole, non potrebbe essere risponsabile della perdita delle mercanzie derubate. Noi crediamo che dovrebbesi allora dar luogo alla contribuzione, giacchè, per regola generale, tutto ciò che è nel bastimento forma attivamente e passivamente l' oggetto della contribuzione.

Se al contrario il *furto* è stato commesso a bordo durante il viaggio, o pure durante il caricamento o il discaricamento del bastimento, e che non se ne può scoprire gli autori fra le persone dell'equipaggio, il capitano è risponsabile, perchè egli debbe essere attento ad impedire queste specie di furti, che sono pur troppo comuni, con invigilare più da vicino la condotta degli uomini del suo bordo.—(*Vedete ciò che è stato detto nella sez. 1. di questo titolo, in fine*).

Però Valin, su l' art. 35, titolo del capitano, ne fa conoscere, che « la polizia che si osserva
» per indennizzare del furto il proprietario del-
» l' oggetto rubato, allorquando il ladro non può
» essere riconosciuto, è di far contribuire al pa-
» gamento del valore di esso l' intero equipaggio
» indistintamente, così il capitano, come gli uffi-
» ciali ed i marinai: il tutto in proporzione del
» salario di ciascuna persona. È una perdita, dice
» egli, che viene fra tutti ripartita, non precisa-

» mente per capo, ma in relazione dei loro sti-
» pendi ».

Questo temperamento può sembrare giudizioso; ma è esso buono secondo i veri princìpi? non vi ha veramente obbligazione che per quello il quale è esclusivamente incaricato della vigilanza e del deposito; ora, con l'art. 222 = 209 del Codice di commercio, il capitano solo è risponsabile delle merci che riceve nel suo bastimento. Le antiche del pari che le nuove leggi marittime addossano al capitano la risponsabilità dei furti commessi, e dei danni causati dai marinai, purchè però non giustifichi che egli non ha potuto impedirli. — (*L. 6, ff lib. 4, tit. 9, § 3, e libro 4, tit. 1, de exerc. act.*; *l. 1 del tit. 9, nautae, caupones*).

È una colpa per parte sua, e di cui debbe essere tenuto, se, senza necessità, il capitano carica sovra un altro bastimento delle mercanzie che gli sono state affidate, sebbene l'altro bastimento sia migliore del suo. In caso di perdita di tali mercanzie, anche per effetto di forza maggiore, egli è tenuto di qualunque danno ed interesse, e dee pagarne il valore al prezzo del luogo del discaricamento, facendo deduzione del nolo. — (*L. 13, ff locati conducti, e l. 10, § 1, ff ad legem rhodiam. Vedete Stimmano, ad jus maritimum, cap. 10, n.° 215; Kuricke, ad jus hanseaticum, art. 16, tit. 3, n.° 6*).

Tale è anche lo spirito del nuovo Codice di commercio, il quale vuole, art. 281 = 271, che la polizza di carico indichi il nome e'l tonnellaggio del bastimento; il che, in regola generale, esclude ogni surrogazione.

Di fatto, il capitano che ha preso delle mercanzie sul suo bordo si è obbligato a transpor-

tarle egli stesso al luogo di loro destinazione; convenzione alla quale non gli è stato permesso di derogare. Il caricante gli ha dato la sua fiducia a motivo della esperienza di lui, la quale gli era nota; il cangiamento di capitano non ha potuto adunque avvenire con suo pregiudizio, ove non vi sia stata la sua approvazione. Da un'altra parte, il capitano non ha potuto far questo cambiamento senza mancare alla sua obbligazione, la quale era nel tempo istesso e di transportare le mercanzie, e di transportarle sul suo bastimento, che era stato esclusivamente scelto dal caricante, sia perchè buon veliere, sia perchè aveva delle altre qualità riconosciute buone per il mare.

Così, dobbiamo dire con Valin, che, allorquando d'altronde il capitano, nel cambiare di bastimento, s'incaricasse *egli stesso* di condurlo, sarebbe ugualmente tenuto della perdita che accaderebbe, poichè questo cangiamento sarebbe stato fatto senza necessità e senza l'assenso del caricante.— (*Vedete Valin su l'art. 9, titolo del capitano*).

Ma, secondo la stessa legge 10, § 1, ff *de legge rhodia*, non si ha alcuna azione contra il capitano, il quale, senza necessità, carica la merce sovra un altro bastimento, se mai accade che i bastimenti si perdano tutti e due, *si utraque navis periit;* giacchè la cosa sarebbesi egualmente perduta sul bastimento disegnato: *Utique cum interritura esset ea res. L. 14, § 1, ff depositi.* Questa è anche la dottrina di Mornac su la legge 10, ff *de leg. rhod.*, osserva Emérigon, e di Santerna, part. 3, n.° 35, come ancora di Casa Regis, Disc. 1, n.° 55, Disc. 226, n.° 38.

Questa decisione non avrebbe luogo in materia di assicurazione, perchè, secondo i principi del

contratto, la assicurazione è stata annullata di dritto, *ipso jure*, col solo fatto del non caricamento sul bastimento disegnato; per conseguenza il destino dei due bastimenti è divenuto estraneo agli assicuratori. « Il contratto di assicurazione » è risoluto di dritto, dice Pothier, n.° 69, to- » stochè si è derogato alla *legge del contratto* » col caricare le mercanzie sovra un tutt' altro » bastimento, fuorchè quello sul quale esse deb- » bono essere caricate. » Tale è la regola rispetto ai terzi, su la quale noi ritorneremo alla sez. 20 del tit. 10 qui appresso.

Ma riguardo ai caricanti dobbiam dire con la legge rodia ed il comentatore Valin, che in questo caso non regge la medesima regola. « Ba- » stimento per bastimento, ciò deve essere indif- » ferente ai caricanti, tostochè ambodue si sono » perduti. La stessa perdita eglino avrebbero sof- » ferto, ove non vi fosse stato cambiamento di » bastimento. »

Però è necessario far osservare con Emérigon, che questa dottrina è ammissibile solo nella ipotesi che il caricante non abbia fatto assicurare la sua mercanzia. Se il caricante l'avesse fatta assicurare, trovandosi allora spogliato dal fatto del capitano di qualunque azione contra gli assicuratori, poichè la assicurazione sarebbe risoluta di dritto, *ipso jure*, col non caricamento della mercanzia sul bastimento indicato, egli è giusto che tal caricante abbia il suo ricorso contra il capitano, il quale si è volontariamente allontanato dal patto del suo contratto. — (*Vedete Valin, loco citato, e Emérigon, t. 1, p. 426*).

In caso di necessità, al contrario, cioè allorchè il bastimento ha fatto naufragio, o che si trova inabile a continuare il suo viaggio, e la impos-

sibilità di navigare e la forza maggiore sono provate, niun dubbio che il capitano possa e debba mettere il caricamento sovra un altro bastimento buono quanto il suo, conformemente al parere di Peckius, di Pothier, Contr. assic., n.° 51, al Dritto anseatico, tit. 9, art. 2, e per argomento tratto dall' art. 296 = 286 del Codice di commercio.

Perocchè il capitano non dee scegliere un bastimento o anche parecchi di minor forza, ed in particolare delle barche o delle gabarre: esso non può in tal modo render più grave la condizione dei proprietari della merce, caricandola sovra bastimenti di una sicurtà minore di quella che loro presentava il suo. Egli è nell'obbligo di far ciò che si presume che farebbero i caricanti, se fossero presenti. Ei non è dispensato da questa formale obbligazione se non se nel caso in cui non può ritrovar bastimenti.—(*Vedete qui appresso la sez. 11 del tit. 8*).

Accade talvolta che degli armatori nominano un incaricato speciale chiamato *sopraccarico* per invigilare alla conservazione ed alla vendita delle mercanzie che hanno eglino stessi caricate, per comperarne delle altre destinate al ritorno, e per ricevere i noli ed i fitti dovuti dai passeggieri o da altri che hanno fatto dei caricamenti parziali. In questo caso il capitano non è più tenuto, ed i suoi poteri sono diminuiti in proporzione. Siccome questo incaricato particolare è scelto dagli armatori, così egli gli obbliga nello stesso modo che un mandatario obbliga il suo mandante, ed il capitano di nulla risponde; ma è necessario far osservare che, per quanto grandi sieno la qualità e la autorità di questo sopraccarico, esso niun ordine può dare relativamente al governo del bastimento, ed alla navigazione di esso.

In generale il mandato di un sopraccarico non si estende che alla amministrazione del caricamento ed alla vigilanza sovra tutto ciò che concerne la spedizione nel corso del viaggio. Questo mandato cessa, tostochè il bastimento è giunto nel luogo dell' armamento. Ivi, tutte le azioni relative all'armamento, essendo proprie dell' armatore, debbono essere intentate contro a lui solo, ed egli solo ha il diritto di far le dimande che ne derivano.

Del resto non deesi perder di mira, che il proprietario del bastimento è tenuto delle azioni e delle obbligazioni del suo capitano; ma che ciò è solo sino alla concorrenza del bastimento, del nolo e della merce, siccome lo diciamo nella sezione 1.ª del titolo 3.

SEZIONE III.

Del Diritto che ha il Capitano di formare il suo equipaggio.

Poichè il governo e la conservazione del bastimento, come ancora la direzione del caricamento, sono essenzialmente affidate al capitano, è naturale che egli abbia la scelta del pilota, del secondo uffiziale di manovra, dei marinai e compagni del suo viaggio; che egli abbia il diritto, in una parola, di formare il suo equipaggio, come la persona più propria a giudicare della capacità di coloro che associa a se stesso, del loro zelo per il servizio, del loro temperamento e delle loro buone o male qualità: oggetto da considerarsi altrettanto almeno quanto la loro esperienza in materia di navigazione.

Un equipaggio non è giammai meglio composto

che quando esso è di scelta del capitano. Così, siccome osserva Valin, « i commessari dei ruoli,
» i quali vogliono sovra ciò molestare i capi-
» tani e dettar loro la legge, sono tanto più bia-
» simevoli, in quanto, nell' arrogarsi un diritto
» che non hanno, eglino si oppongono diretta-
» mente al bene del servizio dei bastimenti mer-
» cantili ».

Queste salutari prerogative sono saggiamente conservate ai capitani con le disposizioni dell' articolo 223 = 210 del Codice di commercio, che dice: « Appartiene al capitano il formare l' equi-
» paggio del vascello, e lo scegliere e stipendiare
» i marinai e l' altra gente dell' equipaggio; il
» che farà nondimeno di concerto con i proprie-
» tari, allorchè egli sarà nel luogo del loro do-
» micilio ».

Questo articolo è tratto dalla Ordinanza della marina, art. 5, tit. del capitano.

La Ordinanza aveva essa stessa preso questa disposizione, in parte nel Consolato del mare, cap. 55 e 195, ed in parte nel Dritto anseatico, titolo 3, art. 2, e nella Guida del mare, cap. 15, n.° 2. « Egli si appartiene solo al padrone, dice
» Cleirac, sul decimo terzo dei Giudizi di Oleron,
» il comporre il suo equipaggio, e lo eleggere i
» compagni che gli abbisognano.

La seconda parte è copiata dalla ordinanza della Confederazione-Teutonica, art. 16. « Prima
» d' ingaggiare, o di prendere alcun marinaio o
» pilota, il padrone debbe essere di accordo col
» proprietario o con i proprietari sul salario da
» dargli, e ciò sotto pena di venti scudi di am-
» menda ».

In fatti, il capitano non debbe essere interamente libero su la scelta del suo equipaggio. La

libertà che egli ha a tal riguardo non si estende sino a farne uso senza la saputa, e molto meno senza il gradimento del proprietario o dell'armatore, allorchè questi è nel luogo. Egli deve consultare il suo proprietario o il suo armatore, ed operare di concerto con lui, allorchè questi è nel luogo dell'armamento. Niente di più giusto, poichè l' armatore è la parte più interessata al buon successo del viaggio proposto, e poichè d' altronde egli è civilmente tenuto delle colpe e dei delitti delle persone dell' equipaggio, del pari che delle azioni del capitano. L' uso, in simile circonstanza, si è che il capitano propone e l' armatore dispone: necessario è il concorso delle due volontà. Senza dubbio un armatore prudente non molesterà sovra ciò il suo capitano.

Siegue da questo principio, che l' armatore si è quegli che dee fissare la quantità degli stipendi, e che il capitano, una volta ricevuto l' equipaggio dalle mani dell' armatore, non può più congedarlo, se non nel caso della assenza di lui, e per *giusta cagione*, conformemente all' articolo 270 = 260.

» Se il padrone, dice Pothier, avesse negletto » di consultare i proprietari, non perciò il con- » tratto non sarebbe valevole tra lui e coloro con » i quali avrebbe contrattato, ed egli non po- » trebbe ricusar loro il prezzo convenuto; ma i » proprietari potrebbero censurare questo prez- » zo, e dimandarne la riduzione, per poco che » sembrasse caro. » Noi siamo inoltre di avviso, che i proprietari potrebbero anche ricusare il marinaio in tal modo ingaggiato senza loro saputa. — (*Vedete Pothier, louage des matelots, n.° 164*).

Se l' armamento si fa fuori del luogo del do-

micilio dei proprietari del bastimento, il potere del padrone o del capitano sarà assoluto per la scelta della gente dell' equipaggio, eccettochè i proprietari o gli armatori, siccome accade ordinariamente, non facciano fare l'armamento per mezzo di un commessionato o corrispondente. Allora il capitano debbe mettersi di accordo con questo ultimo, come rivestito dei poteri dei proprietari, sì per l'arrolamento della gente dell' equipaggio, che per i congedi che vorrebbe dare ad alcuni di essi. — (*Vedete d' altronde Pothier, loco citato, n.° 163, e Valin, su l' articolo 5 della Ordinanza della marina, titolo del capitano*).

Ma che cosa s' intende per *domicilio* dei proprietari? Questo vocabolo *domicilio* debbe essere inteso secondo il dritto comune. Uno è considerato presente, allorchè è domiciliato nello stesso circondario; questo è almeno il sentimento degli autori.—(*Vedete ciò che si è detto a tal riguardo nella sezione 12 qui appresso*).

SEZIONE IV.

Della Obbligazione imposta al Capitano di tenere a bordo un registro regolare.

Secondo l' art. 224 = 211 del Codice di commercio il capitano è obbligato di avere a bordo un registro numerato e cifrato dagl' impiegati locali della ascrizione marittima, dove ve ne sono; e dove non ve ne sono, dal sindaco del luogo o dal suo aggiunto.

Questo registro debbe contenere un rapporto dell' accaduto nel corso della navigazione, le risoluzioni prese durante il viaggio, l' introito e

l' esito per rispetto al bastimento, ed in generale tutto ciò che è relativo al suo carico, e che può dar luogo a rendimento di conti, e ad una dimanda giudiziaria.

La Ordinanza del 1681, art. 10, titolo del capitano, voleva che il registro fosse cifrato da uno dei principali interessati al bastimento. Ma, a fine di prevenire ogni collusione, il nuovo Codice ha preferito gl' impiegati locali della ascrizione marittima.

In tal modo, da un lato, il registro più non dee esser numerato e cifrato dai proprietari del bastimento: ciò non basterebbe per renderlo regolare, quando anche esso lo fosse da tutti, se vi sono più proprietari. Da un altro lato, il capitano non ha la scelta di far numerare e cifrare il suo registro dagl' impiegati locali della ascrizione marittima, o pur dal sindaco o suo aggiunto, siccome il commerciante, il quale, giusta l' art. 11=18, ha una tale scelta tra il giudice del tribunale di commercio, ed il sindaco o suo aggiunto. Questi non possono supplire gl' impiegati della ascrizione marittima, che quando non ve ne ha nel luogo ove si fa l' armamento. La legge richiede la cifra degl' impiegati della ascrizione marittima, qualora ve ne sieno nel luogo. In mancanza, essa attribuisce tale funzione al sindaco o suo aggiunto: ciò non soffre eccezione.

Secondo la Ordinanza del 1681 il capitano doveva scrivere sul registro il giorno in cui era stato nominato padrone, i nomi degli ufficiali e dei marinai dell' equipaggio, il prezzo e le condizioni del loro arrolamento; ma siccome tutto ciò consta oggidì dal ruolo di equipaggio, di cui il capitano deve lasciare una copia nel luogo della sua partenza, il nuovo Codice di commercio ha cre-

duto inutile di ripetere questa disposizione, la quale non è più necessaria.

La Ordinanza della marina voleva ancora, titolo 3 del lib. 2, che lo scrivano del bastimento avesse un giornale per segnarvi, independentemente dai nomi delle persone dell' equipaggio e dei passeggieri, gli arredi e gli attrezzi, le armi, le munizioni e le provvisioni da bocca del bastimento; le mercanzie che sono caricate e discaricate; i nomi di coloro che muoiono durante il viaggio, i loro testamenti e l' inventario dei loro effetti; le compre che sono fatte per il bastimento dopo la partenza; i viveri che sono comperati nel corso del viaggio; e tutte le deliberazioni che si prendono nel bastimento, ec.

Però l' art. 11 del tit. del capitano dispensava questo dal tenere un registro, se vi era uno scrivano a bordo.

L' uso di stabilire degli scrivani a bordo non è stato generale; solo si è conservato su i vascelli dello stato, su i bastimenti armati in corso, e sopra quelli del mare di Levante che vanno a commerciare nelle Scale. Ecco perchè il Consolato del mare parla molto delle funzioni dello scrivano, cap. 55 e seguenti.

È già molto tempo che non vi sono più scrivani su i bastimenti mercantili, e che le loro funzioni sono state annesse a quelle dei padroni o capitani, ed è questa la ragione per cui il nuovo Codice non parla affatto dello scrivano, e riunisce nella persona del *solo* capitano i doveri che egli divideva altra volta con lo scrivano.

Però, niente ritiene un proprietario dallo stabilire uno scrivano sul suo bastimento, allorchè lo giudicherà conveniente; ma oggigiorno le sue funzioni saranno independenti da quelle prescritte

al capitano dall' art. 224 = 211 del nuovo Codice di commercio. Il capitano non perciò non sarà nell' obbligo di avere il registro raccomandatogli dalla legge, e di segnarvi ciò che la medesima gli prescrive.

Egli dovrà adunque scrivere su tal registro numerato e cifrato, per ordine di date, senza spazi in bianco, e senza cancellatura, tutte le risoluzioni che saranno prese durante il viaggio, nei casi in cui la legge e le circonstanze lo esigono; gl' impresti, gl' introiti, le spese, le vendite, le compre, i pagamenti, il tutto in articoli distinti e separati, gli accidenti del mare, come l' incontro di un bastimento, l'ordine dato dal capitano di punire un marino per mezzo disciplinario, il congedo dei marinai, i trasporti, le ricezioni e le consegnazioni di merci, e generalmente tutto ciò che risguarda il suo carico, o che può cagionare un rendimento di conti ai suoi commettenti, o delle dimande giudiziarie, sia contra, sia in favore di essi. — (*Vedete il sig. Locrè, Spirito del Codice di commercio, su l' articolo 224* = 211).

Il capitano debbe ancora notare a piè del ruolo di equipaggio, conformemente agli art. *59* = 63 e *86*=91 del Codice civile, le nascite e le morti che possono sorvenire a bordo durante il viaggio.

Egli debbe al pari, secondo le disposizioni degli art. *988* = 914 e seguenti del detto Codice, ricevere i testamenti fatti sul mare nel corso del viaggio.

Riguardo all' inventario degli effetti lasciati dai defunti nel bastimento, il capitano ne è espressamente incaricato. *Immantinente dopo la morte* egli debbe attendere a questa operazione alla presenza dei parenti, se ve ne ha, altramente di

due testimoni, i quali si sottoscriveranno, conformemente all' art. 4, titolo dei testamenti, della Ordinanza della marina.

La eredità delle persone morte in mare, siccome osserva Valin, non appartenendo al primo occupante, ma bensì agli eredi dei defunti o ai loro legatari, o vero, in mancanza degli uni e degli altri, al fisco, egli è pur troppo necessario d' invigilare su la medesima, ed una tal cura non può certamente spettare che al capitano, il quale, per il suo grado, è risponsabile di quanto trovasi nel suo bastimento.

Se, giunto al luogo della destinazione nello andare, il defunto avesse fatto discaricare delle merci, « il capitano, soggiugne quel celebre » comentatore, ha il dovere, dopo aver at- » teso all' inventario di ciò che il defunto ha la- » sciato nel bastimento, d' incaricarsi degli altri » effetti esistenti in terra anche di proprietà del » defunto, e di farli portare sul bastimento, per » renderne conto a chi di dritto, perchè in que- » sta parte tutto quello che avea il defunto nel » bastimento al momento del suo arrivo in quel » luogo è reputato esservi tuttavia, come depen- » dente dalla sua eredità marittima. Per questa ra- » gione il capitano essendo nel diritto di reclama- » re gli altri effetti, ei vi è realmente obbligato, » e non può scusarsi a questo riguardo, che col » provare di non aver potuto incaricarsene ».

Noi non abbiamo bisogno di far osservare, che l' inventario deve essere fedele ed esatto, e che tutti gli effetti del defunto debbono esservi a sofficienza indicati. Altramente il capitano mancherebbe alle sue obbligazioni, ed a seconda delle circonstanze potrebbe rendersi colpevole, ed essere formalmente accusato di sottrazione.

A fine di prevenire gli abusi, gl' inconvenienti, ed anche i dilapidamenti, che sogliono pur troppo aver luogo in simili occasioni, era stato ordinato con l'art. 26 del tit. 6 dell'editto del mese di luglio 1720, che i padroni o capitani di bastimenti sarebbero in avvenire obbligati a depositare presso la cancelleria dell' ammiragliato del luogo del disarmamento gl' inventari degli effetti delle persone morte in mare, e di rilasciar copie di tali inventari ai commessari della marina o agli ufficiali dei ruoli.

Ma, non rimediando ciò a tutto, fu inoltre ingiunto ai padroni o capitani, con gli art. 2 e 3 del regolamento del 23 agosto 1739, di rimettere nelle mani del tesoriere degl' Invalidi, alla epoca del disarmamento, l' ammontare del soldo delle persone di mare morte, di unita al ritratto dei loro effetti che saranno stati venduti nel corso del viaggio, con proibizione agli ufficiali dei ruoli di rilasciare ai capitani alcun nuovo ruolo di equipaggio, se prima non abbiano sodisfatto a questa obbligazione, etc.

Tale editto e tale regolamento, riportati da Valin sul titolo dei testamenti della Ordinanza della marina, sembrano a lui di una così eminente saggezza, che egli non dubita punto che le loro disposizioni sussistano in prosieguo senza alcuna variazione.

Relativamente agli arredi ed attrezzi, alle armi, alle munizioni ed alla vettovaglia del bastimento, l'obbligo di farne menzione sul registro del capitano è attualmente supplito dall' inventario che si è in uso di fare del tutto insieme, e di cui il capitano rilascia una copia da lui sottoscritta al proprietario o all' armatore del bastimento.

Pari cosa è per le merci del caricamento; il ca-

pitano sottoscrive una doppia fattura generale del caricamento, oltre alle particolari polizze di carico che egli rilascia a tutti i caricanti, e nelle quali è regolato e specificato il nolo, il tutto in conformità degli art. 281 = 271 e 282 = 272 del Codice di commercio.

Del resto il registro prescritto dall'art. 224=211 debbe essere tenuto dal capitano con tanta maggiore esattezza, in quanto esso è per lui il solo mezzo di adempiere con ordine e precisione alle obbligazioni che gli sono imposte dagli art 242 = 230 e 243=231. Questo registro, d' altronde, è il testimone dal quale si giudica della condotta del capitano.

Il capitano può inoltre tenere qualunque altro registro o giornale di rotta per sua propria sodisfazione; ma quello di cui parliamo è il solo che debba essere numerato e cifrato, che debba essere vistato al suo arrivo, e che debba servire e far fede in giudizio: esso può chiamarsi, relativamente al capitano, il registro della legge. Niente potrebbe supplirlo.

SEZIONE V.

Della Visita del Bastimento prima di prendere il carico.

La visita dei bastimenti è espressamente ordinata ai capitani dall' art. 225 = 212 del Codice di commercio sotto due rapporti principali: primieramente, come precauzione di ordine pubblico, lo stato ha interesse al perchè la vita degli uomini non sia esposta, e non si trovi compromessa da troppa cupidigia; secondariamente, nell' interesse del commercio, per riconoscere se il

bastimento è in istato da navigare e da fare il viaggio: formalità indispensabile, e che è della maggiore influenza su l'azione dell'abbandono nel caso in cui il bastimento fosse dichiarato nel corso del viaggio inabile alla navigazione, siccome avrèmo occasione di farlo osservare sul titolo dell'abbandono.

Il capitano, *prima di prendere il carico*, è tenuto di far visitare il suo bastimento: questa visita debbe essere fatta nei termini dei regolamenti, e nelle forme da essi prescritte.

Il processo-verbale di visita è depositato nella cancelleria del tribunale di commercio, e se ne dà estratto al capitano.

La obbligazione di far visitare il bastimento, prima di prendere il carico, è oggidì tanto più indispensabile, quanto che il capitano, ove non potesse mostrare il processo-verbale di tale visita, sarebbe tenuto di tutti gli accidenti verso gl'interessati del bastimento e del carico, siccome è stabilito nell' art. *228* = 216 del Codice di commercio. — (*Vedete la sezione 8 qui appresso*).

La Ordinanza del 1681 non aveva stabilito la necessità di un processo-verbale di visita; essa erasi limitata ad insinuare ai capitani di vedere, prima di far vela, se il bastimento era ben zavorrato e caricato, provveduto di ancore, arredi ed attrezzi, e di tutte le cose necessarie al viaggio.— (*Vedete art. 8, titolo del capitano*).

Gli *uscieri visitatori*, di cui si parla nel titolo degli uscieri di quella Ordinanza, non avevano alcuna funzione relativa all' oggetto attuale; essi verificavano soltanto se il bastimento era nazionale o pure straniero, come l' equipaggio era composto, se il bastimento era munito delle spedizioni necessarie, se a bordo eranvi merci di contrabbando, ec.

Fu ordinato col regolamento del 19 luglio 1708, che niun bastimento mercantile potrebbe mettere alla vela, senza essere stato visitato e trovato in buono stato di navigazione; e con l' editto del mese di maggio 1711 i luogotenenti dell'ammiragliato furono esclusivamente incaricati di questa visita.

Il regolamento del 12 gennaio 1717, tit. 5, dispone inoltre, che sarebbero del pari visitati tutti i bastimenti che arriverebbero alle colonie francesi, come anche quelli che si preparerebbero a ritornare in Francia. E ciò sotto pena, per i contravventori, di farli discaricare e caricar di nuovo a loro spese.

Infine, la dichiarazione del 17 agosto 1779 prescrive, art. 1, che niun bastimento potrà prendere il carico, se prima non siasi provato, che esso è in buono stato di navigazione, sofficientemente armato, munito dei pezzi di riserva necessari, avuto riguardo alla qualità del bastimento ed alla durata del viaggio, etc.

L' art. 2 ordina di fare senza ritardo la visita, e di procedervi con esattezza e fedeltà, sotto pena, per i principali ufficiali del bastimento, di interdizione per due anni, ed anche di totale privazione del loro impiego, e di 300 lire di ammenda per ciascuno dei periti, salvo a prendere la via estraordinaria, se il caso lo richiede.

È ingiunto con l' art. 3, allorchè il bastimento sarà pronto a ricevere il suo carico di ritorno, di procedere ad una nuova visita nella stessa forma, etc. — (*Vedete Emèrigon, t. 1, p. 374, che riporta questa dichiarazione*).

Tale era lo stato della antica legislazione su la visita dei bastimenti, e su le formalità di essa. Queste misure di precauzione e di saviezza sono

state messe intere nelle disposizioni della legge del 13 agosto 1791 emanata all' uopo.

L' art. 1, § 3, di tale legge vuole: Che le patenti non sieno rilasciate se non dopo la presentazione degli atti di proprietà, dei biglietti di stazatura, dei processi-verbali di visita dei bastimenti, ec.

Il titolo 3, art. 1, § 3, contiene: Che le visite dei bastimenti saranno fatte da antichi navigatori, e che i certificati di stazatura saranno rilasciati da stazatori nominati all' uopo, etc.

Art. 6: Che i giudici di commercio, nelle città in cui ve ne saranno, e nelle altre, gli ufficiali municipali, nomineranno i navigatori per la visita dei bastimenti.

Art. 12: Che un capitano o armatore, allorquando vorrà armare un bastimento, sarà tenuto di chiamare due ufficiali visitatori, i quali, dopo aver riconosciuto lo stato del bastimento, daranno il loro certificato di visita, esprimendovi brevemente i lavori di cui, a loro avviso, abbisogna il bastimento, per essere in istato di mettersi in mare.

Art. 13: Che quando l' armamento sarà fissato, ed il bastimento sarà pronto a prendere il carico, sarà richiesta una seconda visita; che il certificato della prima sarà presentato, e che esso dovrà dinotare il buono o cattivo stato in cui si trova allora il bastimento.

Art. 14: Sono suggetti a queste formalità solo i bastimenti destinati ai viaggi di lungo corso, etc. — (*Vedete d' altronde la legge*).

Independentemente dalla visita prescritta dall' art. 225 = 212 del Codice di commercio, il capitano, siccome abbiamo già fatto osservare nella sezione 1.ª di questo titolo, debbe invigilare sopra tutto quello che concerne l' armamento, l' appro-

vigionamento ed il caricamento del bastimento; egli dee visitare il suo bastimento, per riconoscere quello che vi è da fare, e farvi lavorare convenientemente; deve egualmente visitare il cordame, le vele e gli altri arredi ed attrezzi, e non attendere il momento in cui il bastimento è pronto a far vela, per assicurarsi se in quello stato esso può tenere il mare e fare il viaggio.

Tutto ciò che riguarda l'armamento e la direzione del bastimento e del suo carico richiede altrettanta precauzione, saggezza e fedeltà, per quanto richiede esperienza e capacità per parte del capitano.

SEZIONE VI.

Dei Documenti di cui debbe essere munito il Capitano durante il viaggio.

Il capitano è obbligato di tenere a bordo, 1.° l'atto di proprietà del bastimento; 2.° l'atto di nazionalità; 3.° il ruolo dell'equipaggio; 4.° le polizze di carico ed i contratti di noleggio; 5.° i processi-verbali di visita; e 6.° le quietanze di pagamento o fedi di cauzione delle dogane. — (*Art.* 226 = 214 *del Codice di Commercio*).

Questa disposizione è di rigore. Essa non esisteva nella Ordinanza della marina; ma come i capitani non deggiono giammai navigare senza aver a bordo tutti i documenti di cui è quistione, la legge nuova doveva fargliene un dovere assoluto. Senza questi documenti eglino non sarebbero in istato, nei casi in cui ciò è necessario, di dimostrare la proprietà del bastimento, quella del caricamento, la sua destinazione, e la regolarità del viaggio.

La obbligazione imposta oggigiorno al capita-

no, maestro o padrone, di essere munito di tutti i mentovati documenti, è la stessa in tempo di pace o in tempo di guerra, affinchè egli possa giustificare ad ogni momento ed in ogni luogo la proprietà del bastimento e del carico; affinchè ciascuno possa riconoscere le merci che gli sono inviate; affinchè si vegga se i dritti sono stati pagati, e se non sono state caricate delle mercanzie proibite; ed in tempo di guerra tali documenti sono anche più necessari, perchè qualunque bastimento che non ne è munito è dichiarato di buona preda, e che il capitano sarebbe allora tenuto dell'evento verso il proprietario, i caricanti e gli assicuratori.

Tali documenti sono tanto più indispensabili, in quanto, in tempo di guerra sopra tutto, il capitano che non ne sarebbe munito si esporrebbe ad esser preso, anche dai bastimenti delle potenze con cui lo stato non è in guerra. Le ordinanze del 1543, articolo 43; del 1584, art. 70; del 1681, tit. delle prede, art. 6; i regolamenti dei 23 luglio 1704 e 21 ottobre 1744, dichiarano di buona preda qualunque bastimento nel quale non sarà trovato nè contratto di noleggio, nè polizza di carico, nè fattura, etc; e le altre potenze usano a questo riguardo della stessa reciprocazione. D'altronde, in tempo di guerra, non vi è cosa più comune che di mascherare i bastimenti ed i loro caricamenti, sia da parte dei nimici, sia da parte delle potenze neutrali; e queste funzioni appunto il legislatore ha avuto in mira, per guarentirsene e per punirle.

Del resto dobbiamo dire col cavaliere d'Abreu, part. 1.ª, cap. 2, § 17, p. 32, che le disposizioni dell'art. 226 = 214 del Codice di commercio s'intendono collettivamente e non distributivamente,

e che niente può supplire a ciascuno dei documenti menzionati in quello articolo, poichè, con l' art. 228 = 216, il capitano, in caso di contravenzione, è, *de plano*, tenuto di tutti gli avvenimenti.

Però, se l'intero carico appartiene al proprietario del bastimento, è facile il comprendere, che il capitano non può presentare un *contratto di noleggio*, perchè il contratto di noleggio è l'atto di convenzione col quale un bastimento è affittato ad un terzo, ed il proprietario, facendo uso della propria cosa, non ha bisogno di affittarla a se stesso. Ma egli debbe sempre avere, ed in tutti i casi, una polizza di carico che provi a chi appartiene la mercanzia. Con la polizza di carico e l'atto di proprietà del bastimento sarà agevol cosa il provare che il caricamento si appartiene al proprietario; giacchè il capitano non può essere creduto su la sua parola, siccome osserva Savary, parere 90; e senza tutte queste precauzioni le mercanzie potrebbero essere dichiarate di buona preda; ed in caso di assicurazione non si potrebbe costringere gli assicuratori a pagare al proprietario del bastimento il prezzo della assicurazione.

La legge nuova vuole d'altronde, che il capitano abbia a bordo le quietanze di pagamento o fedi di cauzione delle dogane, perchè vi sono delle merci per le quali è dovuto alla dogana un dritto di esito. Questo dritto è più forte, quando esse debbono essere asportate presso lo straniero, che quando sono spedite da un porto del regno ad un altro porto del regno. Egli si è per impedire di fraudare i dritti, col dichiarare una falsa destinazione, che si richiede dal caricante una cauzione sino a concorrenza del dritto che sarebbe dovuto per lo trasporto reale della merce

al luogo disegnato, dalla quale cauzione vien preso il pagamento del detto dritto, o, se vi ha luogo, del doppio dritto, qualora il caricante non giustifichi in un tempo determinato, o la perdita della mercanzia, o il suo arrivo nel porto dichiarato.

È necessario far qui osservare col sig. Pardessus, che l' adempimento letterale delle obbligazioni prescritte dall' art. 226 = 214 non dispenserebbe il capitano dallo adempiere a quelle che gl' imporrebbero le leggi speciali su le dogane e su la polizia della navigazione, come quelle dei 13 e 12 agosto 1791, e del 24 marzo 1794, nè lo esimerebbe del pari dalle altre condizioni, che i regolamenti, le circonstanze di una guerra, o le misure contra la frode ed il contrabbando potrebbero suggerire.

Lo straniero non sarebbe neanche scusato, ove adducesse la ignoranza di ciò che richiede il regolamento locale, come una eccezione al dritto comune, perchè le leggi di polizia e di sicurezza sono obbligatorie per chiunque trovasi di passaggio sul territorio al quale imperano. — (*Vedete il sig. Pardessus*, *t. 2*, *p. 44*).

Il Codice di commercio non parla punto della *patente* di cui debbe egualmente esser munito il capitano. La *patente* è la permissione che debbe prendere qualunque capitano o maestro di bastimento, prima di uscire da un porto del regno e di mettersi in mare.

L' uso delle *patenti*, secondo alcuni autori, è di remota antichità. Gli uni vogliono che noi abbiam tolto questo uso dal dritto romano, e citano la legge unica, *Cod. de littorum et itinerum custodia*; la legge 2, *de naviculariis*, anche del Codice; la legge 21, *Cod. theodosiano*

eodem titulo, e la legge *quoties*, *cod. naufragiis*. Essi aggiungono, che tali patenti chiamavansi *securitates*; e l'ufficiale che le dava era detto *comes commerciorum*; locchè corrisponde alla denominazione di intendente del commercio.

Dal canto suo, d' Argentré, su l' art. 56 della Consuetudine, pretende, che i duchi di Brettagna, per principio di umanità, perchè le coste della provincia erano ricoperte di scogli, proibirono ad ogni navigatore di entrare in un porto di Brettagna, o di uscirne senza *patente* e senza prendere dei piloti del paese.

Valin, al contrario, titolo delle patenti e dei rapporti della Ordinanza, rigetta e l' una e l' altra opinione, ed attribuisce la origine delle *patenti* alla ordinanza dell'anno 1400 di Carlo VI, confermata da quella di Francesco I. del 1517. L' oggetto del legislatore, dice egli con Carondas, sul Codice Enrico, fol. 160, v.°, era di mettere l' ammiraglio nel caso di conoscere gli armatori dei bastimenti ed il motivo del loro viaggio, « affinchè, sotto pretesto di tal viaggio, eglino non » commettessero dei furti e delle rapine, e non » divenissero corsali e pirati, per predare gli amici » o alleati della Francia ».

Che che ne sia, la obbligazione imposta al capitano di avere una *patente* a bordo è tanto più imperiosa, in quanto qualunque bastimento incontrato in mare senza *patente* può essere arrestato e condotto come pirata: è un principio riconosciuto da tutte le nazioni marittime. Il capitano solo si è quegli che è specialmente incaricato di prendere le *patenti* necessarie per la sua navigazione, e la sua contravvenzione porta con sè la confiscazione del bastimento, comechè non gli appartenga, salvo il ricorso del proprietario contra a lui per la sua indennizzazione.

Però tale *patente* non dà al capitano del bastimento il diritto di andare in un luogo proibito, o di apportare dai paesi stranieri nel regno merci non permesse.

Del resto la *patente* debbe contenere il nome del padrone (o capitano), quello del bastimento, la sua portata ed il suo carico, il luogo della sua partenza e quello della sua destinazione.—(*Vedete art. 3, titolo delle patenti e dei rapporti, della Ordinanza della Marina*).

Nello stato della nostra attuale legislazione, secondo l' art. 3 del titolo 2 della legge del 13 agosto 1791, le *patenti* non debbono essere rilasciate che su la presentazione degli atti di proprietà, dei biglietti di stazatura, dei processi-verbali di visita del bastimento, delle dichiarazioni di caricamento, e delle quietanze di pagamento o *fedi di cauzione* delle dogane, l' oggetto delle quali fedi è di assicurare, mediante la malleveria data dal caricante, la libera uscita di alcune merci, il cui arrivo nel luogo indicato egli dovrà giustificare in un determinato tempo.

Secondo il decreto del 19 ottobre 1793 i bastimenti di trenta tonnellate o meno, del pari che i battelli, le barche, gli alleggi, le lance e le scialuppe, impiegate al piccolo cabottaggio o alla pesca lungo la costa, debbono prendere una sola *patente* in ogni anno, ed i bastimenti di maggiore capacità ne debbono prendere *una* per ciascun viaggio che fanno.

SEZIONE VII.

Della Obbligazione del Capitano di essere di persona sul suo Bastimento, etc.

In generale il capitano dee il meno possibile allontanarsi dal bastimento; ma l'art. 227=215 del Codice di commercio gli fa una legge espressa di esservi *di persona* nello ingresso e nella uscita dei porti, seni o fiumi.

Questa disposizione, tratta dall'art. 13, titolo del capitano, della Ordinanza della marina, mitiga la antichissima legislazione nautica, la quale inibiva altresì ai capitani di dormire senza necessità fuori del loro bordo.

Il cap. 26 delle leggi rodie decide, che è tenuto del sinistro il capitano il quale durante la notte non si trova sul suo bastimento, se mai questo fa naufragio.

Il Dritto anseatico, tit. 3, art. 3, proibisce ai capitani, sotto pena di una ammenda arbitraria, di dormire senza necessità fuori del loro bordo.— (*Vedete ibiq. Kuricke, p. 704, e Casa Regis, Disc. 23, n.° 69*).

Però, quantunque questa obbligazione non sia più di rigore, quantunque, allorchè il bastimento è nel porto o pure ancorato in rada, non sia più vietato al capitano lo scendere a terra, ed anche il dormirvi, ove vi sieno a bordo persone capaci ad aver cura del bastimento, pur nondimeno i capitani o padroni vigilanti sono esatti ad andare a dormire a bordo in un tempo burrascoso, ed allorquando si è incominciato a caricare il bastimento.

Questo dovere si rende indispensabile in tempo di guerra, ed allorchè vi è timore dei corsali.

Valin riporta, su l' art. 13, tit. del capitano, una ordinanza del 24 agosto 1712 all' uopo emessa in occasione di alcuni bastimenti presi dai corsali nella rada della Roccella. Eccola :

« Sua Maestà essendo stata informata che dei » corsali hanno rapito nella rada della Roccella » vari bastimenti mercantili ivi ancorati, per- » chè non aveano a bordo alcun uffiziale per di- » fenderli, e stimando Sua Maestà necessario di ri- » mediare ad un tanto abuso. il quale potrebbe » cagionare la perdita del commercio marittimo, » se non vi si provvedesse, ha ordinato a tutti » i capitani e padroni di bastimenti, ed agli altri » ufficiali subalterni, sotto pena di perdere i loro » stipendi e di tre mesi di carcere, *di dormire a* » *bordo* dei bastimenti sovra i quali serviranno, » allorchè saranno ancorati nelle rade. Fa Sua Ma- » està la più espressa proibizione agli ufficiali su- » balterni, sotto le stesse pene, di uscire dai detti » bastimenti *il giorno* senza la permissione dei » capitani o padroni. Comanda ed ordina, etc ».

Comunque egli sia, i motivi che hanno dettato le disposizioni dell' art. 227 = 215 del Codice di commercio sono di una somma saggezza, perchè l' uscita e l' ingresso dei porti, seni o fiumi, sono i passaggi più pericolosi, e che richiedono una più attiva vigilanza.

Da un' altra parte, siccome osservava la Corte reale di Rouen, non era raro il vedere un capitano al suo ritorno, trovandosi nelle vicinanze del suo domicilio, abbandonare il mare, per giugnere più prontamente in seno della sua famiglia, e lasciare la direzione della nave al suo secondo, il quale, privo talvolta delle necessarie cognizioni, esponeva il bastimento ed il carico ai più gravi accidenti ed anche al naufragio. Era essenziale di

prevenire tali imprudenze da parte dei capitani, obbligandoli ad adempiere esattamente al loro dovere. — (*Osservazioni della Corte Reale di Rouen*, *t. 1*, *p. 272*).

Ad esempio del capitano di bastimento di alto bordo, il capitano o padrone di un bastimento mercantile debbe ugualmente essere *di persona* sul suo bastimento, allorchè si tratta di condurlo in rada, di proccurargli un buon ancoraggio, e di metterlo in sicurtà. — (*Argomento preso dalla ordinanza del 1689*, *tit. 3*, *art. 5 e 10*, *e titolo 7*, *art. 11*).

Vero è che il Codice di commercio non pronuncia più contra il capitano colpevole l'ammenda di cui parlavano e la antica legislazione nautica e la Ordinanza della marina; ma, in caso di contravenzione, esso lo rende risponsabile di tutti gli avvenimenti, siccome il vedremo nella sezione seguente.

Non solo i capitani o padroni debbono essere a bordo nell'ingresso e nella uscita dei fiumi, porti o seni, ma i regolamenti li constringono anche a prendere dei piloti costieri, le funzioni ed i diritti dei quali sono determinati dal decreto del 13 dicembre 1806, Bullettino delle leggi, 4.ª serie, n.° 2074.

L' art. 34 di tal decreto, di cui abbiamo diggià parlato nella sezione 1.ª di questo titolo, contiene: « Qualunque bastimento *dovendo avere un pilota* nell' entrare in un porto o nell' uscirne, » il capitano che ricusasse di prenderlo sarebbe » tenuto di pagarlo come se se ne fosse servito. » In questo caso ei rimarrà risponsabile degli av» venimenti, e, se perde il bastimento, sarà giu» dicato conformemente all' art. 31 del presente » regolamento ».

Art. 51. « Qualunque pilota, il quale, incari-
» catosi di condurre un bastimento dello stato o
» del commercio, dichiarandosene mallevado-
» re, lo avrà fatto arrenare, o lo avrà perduto
» per negligenza o ignoranza, o vero volon-
» tariamente, sarà giudicato conformemente al-
» l' art. 40 della legge del 22 agosto 1790 ».

Art. 40 di questa legge: « Qualunque pilota
» costiere, colpevole di aver perduto, sia per ne-
» gligenza, sia per ignoranza, un bastimento
» dello stato o del commercio, allorchè erasi in-
» caricato della direzione di esso, e se ne era reso
» mallevadore, sarà condannato a tre mesi di fer-
» ri; se poi lo perde volontariamente, sarà con-
» dannato a morte ».

La legge assimila qui, e con ragione, il capi-
tano al pilota costiere. Col ricusare di prendere
un pilota, e con l' incaricarsi egli stesso di far
entrare e di far uscire il suo bastimento, il ca-
pitano assume le veci del pilota di cui esercita
le funzioni. Se dunque al par di lui egli delinque,
il capitano debbe essere punito con le stesse pene.

Nulladimeno sono eccettuati dall' obbligo di
prendere un pilota i padroni di grande e picciolo
cabottaggio, comandanti dei bastimenti al di sotto
di ottanta tonnellate, allorchè fanno abitualmente
la navigazione da un porto all' altro, e praticano
la imboccatura dei fiumi.

Però i proprietari dei bastimenti, i caricanti,
e gli altri interessati, possono constrignere i ca-
pitani, maestri o padroni, a prendere dei piloti,
ed hanno la facoltà di chiamarli in giudizio nei casi
di avarie, arrenamenti o naufragi causati dal ri-
fiuto di prendere un pilota.—(*Vedete il decreto
del 14 decembre 1806*).

SEZIONE VIII.

Delle Obbligazioni che risultano per il Capitano dall'inadempimento degli art. 224=211, 225=212, 226=214, e 227=215 del Codice di Commercio.

La Ordinanza della marina non avea determinato che imperfettamente le conseguenze che produrrebbe per il capitano la omissione del dovere di tenere un registro, e di esser munito dei documenti che debbe avere a bordo, di soffrire la visita, e di essere egli stesso presente alla uscita del bastimento.

Il nuovo Codice, dopo aver fissato con chiarezza negli art. 224=211, 225=212, 226=214 e 227=215 la obbligazione per il capitano di tenere un registro in regola, di far visitare il suo bastimento prima di prendere il carico, di essere di persona sul suo bastimento nello ingresso e nella uscita dei porti, seni o fiumi, specifica con precisione la pena in cui incorre il capitano, se manca all' adempimento di alcune delle obbligazioni che gli sono imposte da quei quattro articoli. In caso di contravvenzione egli è tenuto di tutti gli accidenti verso gl' interessati del bastimento e del carico. — (*Vedete l' art. 228=216 del Codice di commercio*).

Laonde questa risponsabilità ha luogo per tutte le ipotesi; cioè, che il capitano è risponsabile degli accidenti, qualunque sia la cagione da cui procedano, ogni qualvolta egli ha mancato ad una delle obbligazioni a lui imposte dai quattro articoli. Ei non potrebbe dimostrare la forza maggiore, nè i casi fortuiti, nè tampoco essere ammesso

a provare che le perdite sarebbero del pari avvenute, sebbene egli fosse stato sul bastimento. Tale è anche la opinione del sig. Laporte su l'articolo 228 = 216.

In fatti, se fosse altramente, se nei casi preveduti dai quattro articoli il capitano potesse ugualmente trovare la sua scusa nella forza maggiore, sarebbe stato inutile al legislatore di fare all'uopo un articolo particolare, e di mettervi una disposizione penale ed esclusiva. La serie dei quattro articoli sarebbe rimasta sotto la applicazione dell'articolo 230 = 218.

D'altronde non è da supporsi alcuna forza maggiore che possa impedire al capitano di avere un registro in regola, di far visitare il suo bastimento prima di prendere il carico, etc.; l'adempimento di tutte queste obbligazioni dipende unicamente dalla sua volontà, ed è per ciò che egli è in ogni conto risponsabile.

Così dobbiam dire, che qualunque contravenzione ad una delle obbligazioni imposte dagli articoli 224, 225, 226 e 227, porta con sè, *de plano*, la risponsabilità del capitano, il quale non può scusarsi su la forza maggiore: ma fuori di questa sfera, e per tutte le altre colpe del capitano che non sono comprese nelle disposizioni di quei quattro articoli, egli può opporre per sua giustificazione i casi fortuiti, la forza maggiore, perchè allora la forza maggiore lo salva dalla risponsabilità, conformemente all'art. 230 = 218.

Del resto la Ordinanza del 1681, in quasi tutti questi casi, puniva con una ammenda arbitraria il capitano colpevole; ma, siccome abbiamo diggià avuto occasione di farlo osservare, la multa arbitraria non è più nei principi della nostra legislazione.

SEZIONE IX.

Della Risponsabilità del Capitano relativamente alle merci caricate sopra la coverta del suo Bastimento.

Noi abbiam veduto nella sezione 2 di questo titolo, che il capitano è tenuto verso i caricanti d'invigilare alla conservazione delle merci caricate sul suo bordo; che è tenuto a questo riguardo di qualunque colpa, e che la sua risponsabilità cessa solamente per effetto della prova della forza maggiore.

Ma qui il capitano è tenuto anche del danno avvenuto per caso fortuito, quando le merci sono state caricate sopra la coverta del bastimento, eccetto quando vi è consenso in iscritto del caricante.

Ciò risulta dall' art. 229=217 del Codice di commercio, conceputo in questi termini: « Il capitano è tenuto egualmente di ogni danno che » possa avvenire alle mercanzie *caricate sovra la* » *coverta* del suo bastimento senza il consenso » scritto del caricante ».

Queste espressioni, *è ugualmente tenuto*, legano questo articolo ai cinque articoli precedenti, e lo pongono nella stessa categoria. In tal modo, ogni qualvolta il capitano avrà caricato sopra la coverta del bastimento delle mercanzie, qualunque esse sieno, senza il consenso scritto del caricante, egli sarà per ciò solo tenuto di tutti gli accidenti e di tutti i danni avvenuti a tali mercanzie, e non sarà ammesso ad addurre la scusa della forza maggiore, dei casi fortuiti, ec.

« Si comprende in fatti, osserva Valin su l'ar» ticolo 12 del titolo del capitano della Ordi-

» nanza della marina, che delle mercanzie cari-
» cate sopra la coverta corrono troppo rischio in
» una lunga navigazione, ed anche quando il ba-
» stimento, non potendo più andare costa costa,
» è obbligato a prendere il largo. Perciò con ra-
» gione vien proibito al maestro o padrone, con-
» formemente al cap. 138 del Consolato, di ca-
» ricare delle mercanzie sopra la coverta, se non
» ha il consenso espresso dei mercatanti (quale
» consenso debbe naturalmente essere provato in
» iscritto, se la merce oltrepassa il valore di 100
» lire), sotto pena di essere tenuto in proprio
» nome di tuttoquanto il danno che potrebbe av-
» venire ».

La Ordinanza della marina si limitava a dire, *senza il consenso dei mercatanti.* Il suo comentatore era di avviso, come si vede, che tal consenso dovea essere provato *in iscritto*, se la merce oltrepassava il valore di 100 lire, perchè al di là di questa somma la prova testimoniale non era allora ammessa. Il nuovo Codice di commercio, più preciso e più severo, vuole che il consenso dei caricanti sia indistintamente *per iscritto*, senza potersi ammettere la prova testimoniale in alcun caso, e per quanto picciolo possa essere il valore delle mercanzie. Ciò risulta dai termini dell' articolo 229 = 217, che non fa distinzione. Però, osserva il sig. Delvincourt, se il negato consenso non può provarsi per via di testimoni, non perciò il consenso verbale non può essere provato dalla confessione del caricante. — (*Vedete sig. Delvincourt*, *Institute del dritto commerciale*, *t.* 2, *p.* 226, *n.°* 6).

Ma è d' uopo far qui una osservazione importante. Se per la salvezza comune si è dovuto gettare in mare delle mercanzie caricate sopra la

coverta del bastimento, anche con consenso scritto del caricante, il ricorso per la contribuzione non può aver luogo contra gli altri mercatanti, siccome vien deciso dall' art. *421* = 413 del Codice di commercio. In tal modo la perdita ricaderà o sul caricante che abbia acconsentito a far porre le merci sopra la coverta, o sul capitano che ve le abbia caricate senza lo assenso del proprietario. — (*Vedete qui appresso la sez. 12 del titolo 12*).

Lo stesso è relativamente alla assicurazione: in caso di perdita della merce caricata sopra la coverta noi non crediamo che si possa aver ricorso contra gli assicuratori, eccettochè non fosse stato espressamente stipulato nella polizza, che le mercanzie potrebbero essere caricate sopra la coverta.

La facoltà di mettere le mercanzie sopra la coverta del bastimento, allorchè il caricante ha dato il suo consenso *in iscritto*, debbe essere impiegata con molta circonspezione per parte del capitano; egli non dee abusarne. Le mercanzie messe su la coverta sopraccaricano necessariamente il bastimento; esse impediscono le manovre, e possono anche, secondo la loro quantità e l' imbarazzo che danno, contribuire a far perdere il bastimento; di modo che, se per abuso del suo diritto o della permissione accordatagli il capitano va incontro ai perigli, egli debbe essere tenuto del sinistro, secondo la legge 1.ª, C. *ne quid onore pubblico*, *etc.*, per aver oltre misura caricato il suo bastimento.

Del resto la proibizione della legge è qui della più grande saviezza, perchè la *coverta* è il più alto ponte di un bastimento, e le merci vi sarebbero troppo esposte al cattivo tempo ed ai perigli del mare, sopra tutto in un viaggio di lungo

corso. Perciò i caricanti hanno cura di stipulare che le mercanzie saranno caricate *sotto il primo ponte* del bastimento. Messo il caricamento in questo modo, cioè nello spazio da questo ponte sino alla stiva, il capitano è in salvo dalla risponsabilità contra lui pronunziata dall'articolo 229 = 217 del Codice di commercio.

SEZIONE X.

Della Forza maggiore.

Dopo avere stabilito per principio, che il capitano è tenuto delle colpe, anche lievi, che commette nell' esercizio delle sue funzioni, e che è ugualmente risponsabile delle merci di cui s' incarica, il Codice di commercio non fa cessare tale obbligazione che in seguito della prova della forza maggiore.

« La obbligazione del capitano, dice l' arti-
» colo 230 = 218, non cessa che in seguito della
» prova degli ostacoli provegnenti da forza mag-
» giore ».

Fa però di mestieri non perder qui di vista, che la prova di forza maggiore non è ammissibile, laddove si tratti della inesecuzione di alcune delle disposizioni degli art. 224 = 211, 225 = 212, 226 — 214, 227 = 215 e 229 = 217 del Codice, che obbligano il capitano, ad onta degli ostacoli di forza maggiore. La prova della forza maggiore può essere addotta dal capitano per tutti gli altri casi, eccetto quelli che sono preveduti dai cinque articoli. — (*Vedete le sezioni precedenti.*)

Alcuni tribunali, sopra tutto il tribunale di commercio di Paimpol, sono stati di avviso, che si ampliava di soverchio la obbligazione del capitano

col farla cessare solo per effetto della prova della forza maggiore, ed hanno sostenuto il loro sentimento con delle considerazioni, che a prima giunta non sembrano del tutto prive di fondamento. Ma essi non hanno saputo guardar più oltre, e considerare il sistema generale della risponsabilità sotto il suo vero aspetto. Allora molti dubbi e molte difficoltà dileguano.

In fatti, domandiamolo col sig. Locrè, su l'articolo 230 = 218; di che il capitano è egli tenuto? — Delle sue colpe.

Si dovrà adunque decidere, allorchè s'intenterà un' azione di danni-interessi contra il capitano, se vi è colpa per parte sua nei sinistri accidenti, o pure se questi derivano dalla forza maggiore. Si ascolteranno le sue scuse, ed i tribunali giudicheranno, se esse sono ammesse dalla legge.

Ma per sapere se in simile caso sono da ammettersi le scuse del capitano, maestro o padrone, necessario si rende lo esaminare ciò che la stessa legge intende per *forza maggiore*.

« Si chiama forza maggiore, *vis major*, dice » Emérigon, quella alla quale non si può resi- » stere: *Cui resisti non potest. L. 15, § 2, ff lo-* » *cati; l. 25, § 6, ff eod.*

« Si chiamano *casi fortuiti* gli accidenti che la » prudenza umana non saprebbe prevedere: *For-* » *tuitos casus nullum humanum concilium pro-* » *videre potest. L. 2, § 7, ff de administratione* » *rerum ad civitates pertinentium; l. 6, C. de* » *pignor. act.*

» Questi due punti si confondono tra essi. S' in- » tende per caso fortuito una forza maggiore che » non si può prevedere, ed a cui non si può re- » sistere: *Fortuitus casus est cui non potest resi-* » *sti, et cui praecaveri non potest.*—(*Vedete Cu-*

» *jacio su la rubrica del Codice de locato; Casa*
» *Regis, Disc. 23, n.° 38; Straca, gl. 22).*

» Siegue da questa definizione, che qualunque
» caso possibile a prevedersi e ad evitarsi non è
» fortuito: *Ubi autem diligentissimus praecavis-*
» *set, et providisset, non dicitur proprie casus*
» *fortuitus.—(Vedete Santerna, part. 3, n.° 65).*

» Vi ha una gran differenza tra caso fortuito,
» e *caso impreveduto.* La perdita che avviene
» per effetto della imprudenza o della imperizia
» del capitano è impreveduta, ma non fortuita:
» *Improvisus casus dicitur qui solet impruden-*
» *tibus contignere.—(Vedete Santerna, d. loco).*

» In una parola, continua il dotto giurecon-
» sulto che noi citiamo, non si mettono nella
» categoria dei casi fortuiti che quelli i quali av-
» vengono a malgrado di tutta la prudenza uma-
» na: *Quod fato contingit, et cuivis patri fa-*
» *milias, quamvis diligentissimo, possit con-*
» *tingere. L. 11, § 5, ff de minoribus.—(Ve-*
» *dete Emérigon, t. 1, p. 358)* ».

Perciò qualunque accidente, qualunque perdita, qualunque danno, che avvenga alla cosa da una forza maggiore che il capitano non poteva prevedere, ed alla quale era a lui impossibile il resistere, non può essere considerato *avvenuto per sua colpa*: egli allora non è più obbligato.

Di qui la conseguenza, che qualunque caso possibile a prevedersi ed a fuggirsi non è fortuito.

D' allora in poi, se l' accidente è stato preceduto da qualche *colpa* che ne è stata la cagion principale o indiretta, la eccezione del caso fortuito non è più ammissibile: *Quando culpa praecessit casum, tunc casus fortuitus non excusat.*

Nella stessa categoria degli ostacoli di forza maggiore vanno necessariamente compresi gli ac-

cidenti del mare accompagnati da pericolo, e che sono cotanto numerosi, siccome osserva Tacito nei suoi annali, lib. 14. Non invano l'art. 242 = 230 del Codice di commercio ordina al capitano di enunciare nel suo rapporto i rischi che ha corsi; egli si è per far giudicare se le circonstanze lo rendono degno di scusa.

Ma cessando la obbligazione del capitano per effetto della prova degli ostacoli provegnenti da forza maggiore, in qual modo debbe tal prova esser fatta? Come debbe essa esser fornita?

Questa prova debbe essere somministrata nelle forme determinate e dall'art. 224 = 211, il quale obbliga il capitano ad avere un registro in regola, ove segna tutto ciò che è relativo al suo carico, e dagli art. 242 = 230, 243 = 231 e seguenti, i quali prescrivono al capitano di fare un rapporto tutte le volte che approda in un luogo, e regolano il modo di farlo e di verificarlo. Si debbe in fatti, siccome osservava la Corte di appello di Rouen, trovare la convinzione, o almeno la enunciazione dei casi di forza maggiore nell'adempimento dei doveri imposti al capitano dall'art. 224 = 211, vale a dire in un registro, in un giornale di rotta ben tenuto. La condotta del capitano si giudica inoltre dai processi-verbali che egli deposita al suo arrivo, purchè però tali rapporti sieno verificati conformemente all'art. 247 = 235; giacchè senza questa verificazione, la quale è indispensabile secondo lo spirito ed il testo della legge, i detti, le dichiarazioni, i rapporti del capitano, non possono meritare alcuna fiducia innanzi ai tribunali. Ma pure, nello stabilire che i rapporti non verificati non sono ammessi a discarico del capitano, e non fanno fede in giudizio, l'art. 247 = 235

decide, che i rapporti verificati faranno prova, e che è concessa alle parti la pruova contraria.

Ma non dobbiam perder di vista, che, per l'articolo 221 = 208 del Codice di commercio, essendo il capitano tenuto delle sue colpe, anche lievi, commesse nell'esercizio delle sue funzioni, la legge presume la *colpa* anzi che il *caso fortuito*, perchè dice testualmente, che la obbligazione del capitano non cessa che in seguito della prova della forza maggiore.

SEZIONE XI.

Il Capitano e le persone dell'equipaggio, che si rendono a bordo per far vela, non possono essere arrestate per debiti civili.

Questa saggia proibizione è presa dalla legge 3 del Codice *de navicularlis*, dalla legge unica, Codice *de nundinis*, e più particolarmente dall' art. 6 della Ordinanza di Visbuy, il quale è così conceputo: « È proibito di arrestare e di far » prigione per debiti civili il maestro, il pilota o » i marinai, sul bastimento, allorchè son pronti » a far vela, etc. » La Ordinanza della marina, art. 14, tit. del capitano, aveva aggiunto *meno che per i debiti contratti per quel viaggio.* Il favore del commercio marittimo, dice Valin, e l'interesse che ordinariamente hanno tante persone di non far ritardare il viaggio di un bastimento, richiedevano naturalmente, che esso non fosse in fatti ritardato da un interesse meramente civile, particolare, e non privilegiato.

Però la Ordinanza della marina dava luogo a serie difficoltà, e sembrava esigere che il capitano e le persone dell'equipaggio fossero necessaria-

mente *a bordo*, per godere di questa eccezione alla regola comune; locchè faceva osservare dal suo comentatore, che queste parole della Ordinanza, *essendo a bordo*, non dovevano esser prese alla lettera, in modo che non potessero intendersi del caso delle ultime scialuppe, nelle quali s'imbarcano il capitano ed il rimanente della sua gente; quindi, o che fossero diggià imbarcati su le scialuppe, o che fossero ancora su la strada del porto, essi non potevano essere arrestati, visto che in simili circonstanze era lo stesso come se fossero stati *a bordo*.

D'altronde questa aggiunzione della Ordinanza della marina, *meno che per i debiti contratti per quel viaggio*, sembrava togliere ai capitani ed alle persone del suo equipaggio ogni mezzo possibile di sottrarsi in questo caso all'arresto personale; il che poteva apportare degl'impedimenti assai funesti alle spedizioni marittime.

Ma il Codice di commercio, articolo *231* = 219, ha fatto cessare ogni controversia su questo proposito: di modo che oggidì basta che il capitano e le persone dell'equipaggio sieno nelle scialuppe, od anche su la strada del porto per imbarcarsi, per non poter più essere arrestati. Nulladimeno fa d'uopo che il bastimento sia pronto a far vela; giacchè altrimenti l'arresto sarebbe valevolmente fatto, anche sul bastimento: *Exceptio firmat regulam in coeteris*.

Sotto il secondo rapporto eglino non possono parimenti essere arrestati, se danno *cauzione*.

« Il capitano, dice l'art. *231* = 219 del Co-
» dice di commercio, e le persone dell'equipag-
» gio che sono a bordo, o che si rendono a
» bordo sopra le scialuppe per far vela, non
» possono essere arrestate per debiti civili, pur-

» chè non sieno debiti contratti per lo viaggio,
» ed anche, in questo caso, non possono essere ar-
» restate, se danno sicurtà per il pagamento ».

Emérigon, Trattato delle assicurazioni, capitolo 20, sez. 7, § 3, era di avviso, che in niun caso si poteva arrestare i marini sul loro bastimento, allorchè vi abitano e vi lavorano, e si fonda sul perchè il bastimento è la casa del capitano e delle persone dell' equipaggio, e niuno può, per debiti civili, esser preso nella sua casa di abitazione. Ma oltre a che questa opinione è in opposizione con le leggi antiche e con la legge nuova, la ragione addotta da questo dotto giureconsulto non sarebbe più oggidì di alcun peso, poichè, giusta l'art. 781=864 del Codice di procedura, qualunque persona può essere arrestata, anche nella propria casa, per debiti civili, in virtù della ordinanza speciale del Presidente del tribunale civile.

Del resto era giusto che il pretesto del viaggio non potesse sottrarre i debitori alle obbligazioni da loro contratte per mettersi in istato d' imprenderlo, e senza le quali essi non lo avrebbero eseguito, almeno tanto utilmente per loro. Tali debiti, dice Valin, sono privilegiati e provvisori.

S' intendono per *debiti contratti per lo viaggio* quelli fatti, a cagion di esempio, per lo bagaglio e gli abiti comperati in occasione del viaggio, o per compre di effetti e di mercanzie, di paccottiglie pagabili danaro contante e caricate a bordo, o per nutrimento, ec., allorquando si è ottenuto l' arresto personale per il pagamento di queste spese.

Io non parlo, per ciò che riguarda i marini, delle spese di mantenimento fatte prima che l'armatore avesse incominciato a nutrirli, le quali

sono oggetto di un' azione ordinaria contra i debitori, perchè non danno luogo ad azione contra l' armatore o il capitano; nè tampoco parlo delle spese fatte alla bettola o alla osteria dopo ciò che si chiama *la marmitta stabilita a bordo*, perchè è inibito ai bettolieri o agli osti di dar da mangiare presso di sè, o pure di prestare del danaro ai marinai, senza il consenso del padrone o capitano, che se ne sarà reso mallevadore.

È questa la disposizione espressa dell' art. 9, titolo delle prescrizioni, della Ordinanza della marina, il quale altro non è anche esso se non se la ripetizione delle antiche ordinanze del 1555 e del 1584.

Io considero soltanto le spese del padrone o capitano, tanto per il suo nutrimento, quanto per quello delle persone del suo equipaggio, per il pagamento delle quali, essendosi egli reso mallevadore, può essere condannato all' arresto personale, ed essere arrestato, in mancanza di tal pagamento.

Però è d'uopo far osservare con Valin, che, appena l'armatore ha cominciato ad alimentare l'equipaggio a bordo, non debbe essere più permesso al capitano nè alle persone dell' equipaggio di desinare alla osteria o alla bettola, allorchè vengono in terra, anche se ci venissero per lo servizio del bastimento, senza il consenso dell'armatore; altrimenti ne rimangono personalmente risponsabili. Ma in questo caso i bettolieri attendono la partenza del bastimento per reclamare il loro credito, ed allora è sempre provvisoriamente condannato l'armatore, perchè tenuto delle azioni del capitano, il cui torto è dubbio, e sovra i salari del quale rimane ognor salvo il dritto di ripetizione.

Per effetto del favore accordato al commercio marittimo, anche quando il debito è per lo viaggio che si va ad imprendere, il capitano e le persone del suo equipaggio possono ancora ottenere la loro libertà, col dare un fideiussore.

Ma quali sono le qualità richieste per questo fideiussore? Se si tratta di un semplice particolare che non fa commercio, egli debbe riunire tutte le condizioni prescritte dall' art. *2018*=1890 del Codice civile. In conseguenza debbe essere capace di contrattare, dee avere beni sufficienti per cautelare l'oggetto della obbligazione, e dee avere il suo domicilio nella giurisdizione della Gran Corte civile, in dove deve prestarsi la sicurtà.

Se al contrario il fideiussore è un commerciante, egli non è obbligato di fare una enumerazione dei suoi beni, secondo l' art. *2019*=1891 dello stesso Codice, perchè il credito e la reputazione ne sono gli effetti più solidi dei commercianti. In tal modo è sufficiente in questo caso, che il fideiussore sia notariamente solvibile ed accreditato.

Si comprende facilmente il motivo della indulgenza della legge, che accorda qui la facoltà di mallevare. Essa non vuole che colui, il quale va creditore di una tenuissima somma, possa, per un suo malo umore, irrevocabilmente arrestare la partenza di un bastimento carico di merci considerabili appartegnenti a più caricanti. L'interesse del commercio, che è si fortemente legato alla fortuna pubblica, vi si oppone. Il creditore ha sufficiente sicurtà nella persona di un fideiussore solvibile, verso il quale egli sperimenta d'altronde tutti i diritti che ha contra il debitore principale.

Se si può supporre, che senza i debiti di cui

si reclama il pagamento il bastimento non sarebbe stato messo in istato di far vela; la attività della navigazione, l'interesse dei terzi, il favore delle spedizioni marittime, giustificano il sagrifizio temporaneo e lieve del dritto di un creditore spesse volte anche negligente; ed in questo caso, siccome osservava l'oratore del Governo, una malleveria concilia tutti gl' interessi.

Un bastimento pronto a far vela non potrebbe giammai essere sequestrato, giusta l'art. 215=708 del Codice di commercio, allorchè vi ha malleveria. Non sarebbe egli determinare indirettamente il sequestro sul bastimento, ed impedirne la partenza, col permettere di arrestare il capitano, le persone dell' equipaggio, ad onta della malleveria offerta e ricevuta? I principi dell' articolo 231 = 219 sono la conseguenza di quei stabiliti nell' art. 215 = 708. — (*Vedete antecedentemente la sez. 19 del tit. 2*).

Ma quali sono gli effetti e la estensione di questa malleveria?

In primo luogo, la partenza del bastimento senza alcun ritardo: in secondo luogo, la obbligazione del mallevadore di pagare il debito alla epoca in cui il bastimento ha terminato il suo viaggio, siccome è determinato nella patente, qualora il debitore non paghi. Se così non fosse, se il mallevadore dovesse al contrario pagare all' istante, la malleveria sarebbe un atto inutile, siccome osserva il sig. Locré, e con lui il signor Pardessus, e sarebbe molto più semplice di dare il danaro prontamente: d' altronde il pagamento fa anche cessare la prigionia. In questa ipotesi la malleveria non avrebbe oggetto.

Vero è che il mallevadore non essendo obbligato di pagare che alla epoca del viaggio termi-

nato, questa dilazione cambia la condizione del creditore, il quale aveva diritto al pronto pagamento; ma i grandi interessi della navigazione, gl' interessi che hanno tante persone sovra un bastimento, debbono necessariamente prevalere su l' interesse di un particolare, che si trova d'altronde guarentito da un mallevadore solvibile.

La malleveria fa sparire l' arresto personale, e da quello instante il creditore non ha più alcun mezzo per arrestare il suo debitore al momento della partenza; egli debbe necessariamente attendere il suo ritorno per il pagamento. Il mallevadore gode dello stesso vantaggio.

Così, se il favore del commercio ha fatto ammettere la malleveria, tal favore debbe del pari necessariamente fissarne la durata al termine del viaggio. Tutto è positivo in materia commerciale. Le leggi del commercio sono quasi sempre delle eccezioni al dritto comune, e per giugnere ad un sistema certo di applicazione, fa mestieri penetrarsi bene del loro motivo e del loro scopo.

Nulladimeno, siccome il favore della legge ad altro non ha rapporto se non se alla persona del capitano e della gente del suo equipaggio, è d' uopo far osservare con Valin, *loco citato*, che il creditore, chiunque egli sia, può far uso del suo diritto sovra tutti i beni del suo debitore, anche su le merci, e su gli effetti diggià caricati a bordo, che può sequestrare e far discaricare, pagando però, secondo l'art. 291 = 281 del Codice di commercio, il mezzo-nolo, le spese di caricamento, quelle fatte per discaricare e ricaricare le altre merci che sarebbe necessario muover di luogo, e le spese del ritardo.

È un principio stabilito dall' art. 6 della Ordinanza di Wisbuy, che noi abbiamo diggià ci-

tato, e che dice: « Ma il creditore potrà far se-
» questrare e vendere ciò che troverà nel basti-
» mento di proprietà del suo debitore ».

Però il creditore non può sequestrare la cassa del capitano e della gente dell' equipaggio contenente il loro bagaglio e le loro armi, perchè sarebbe indirettamente impedirli d' imbarcarsi, e privarli di un soccorso di cui hanno sommo bisogno nel viaggio.

Presso di noi gli stranieri sono obbligati a dar cauzione, *judicatum solvi*, allorchè sono attori, eccetto in materie commerciali, a motivo del favore del commercio, e perchè, essendo invitati a venire a negoziare nel regno, è giusto che sieno trattati al pari dei nazionali. — (*Vedete articolo 16 = 17 del Codice civile*).

In seguito di ciò si dimanda se l' art. 231=219 del Codice di commercio sia applicabile ai capitani ed agli equipaggi dei bastimenti stranieri.

Noi, seguendo il sig. Boucher, siamo di avviso, che sarebbe troppo pericoloso in questa ipotesi far loro godere la stessa eccezione di cui godono i nazionali, perchè essi sono mandatari anzichè commercianti, e perchè d' altronde nulla lasciano nel luogo che possa assicurare il pagamento dei loro debiti, laddove eglino più non facessero ritorno. Ove sarebbe la guarentia dei nazionali che loro avrebbero fatto delle anticipazioni? Si debbe adunque almeno pretendere da essi un mallevadore solvibile: ma in questo caso si debbe lasciarli partire, perchè il commercio marittimo è del dritto delle genti, e perchè è dell' interesse e dei nazionali e degli stranieri, che esso si faccia senza ostacolo. Questa dottrina rientra nei princìpi della legge del 10 settembre 1807.

Se il capitano e le persone dell' equipaggio di

un bastimento pronto a far vela non possono essere arrestate per debiti civili, essendo a bordo, o nelle scialuppe per rendervisi, tutt' altro sarà, ove si tratti di misfatti o delitti.

Se dunque il capitano o un uomo dell' equipaggio si trovasse suggetto ad un mandato di arresto, o ad una condanna per misfatto o delitto, ambodue possono essere arrestati, anche a bordo, ed al momento in cui si sta per salpare. Valin è inoltre di opinione, che l'arresto può aver luogo per la esecuzione di una condanna di spese in materia criminale. — (*Vedete Valin su l' art. 14, titolo del capitano*).

Il favore della legge cessa, allorchè vengono a conflitto l' interesse particolare e l'interesse più potente dell' ordine pubblico e della società. L'interesse generale riposa alla ombra delle leggi; esso debbe prevalere sovra tutte le considerazioni dell' interesse privato.

SEZIONE XII.

Il Capitano non può nel luogo della dimora dei proprietari, e senza loro speciale autorizzazione, far lavorare al bastimento, nè prendere danaro ad imprestito, nè noleggiarlo.

Il capitano non è veramente *padrone* che dopo aver messo alla vela. Sino a quel momento egli è sottomesso agli ordini degli armatori, che hanno la facoltà di destituirlo a loro piacere, conformemente all' art. *218* = 205 del Codice di commercio. Nulla adunque di essenziale potrebbe egli fare senza il concorso dei proprietari, allorchè si trova nel luogo della loro dimora.

In generale il mandato del capitano in altro

non consiste se non se nel dirigere il bastimento, e nel farvi tutte le riparazioni che non possono fare gli armatori a cagione della loro lontananza. Pothier, contratto a cambio marittimo, numero 55, osserva « che i proprietari sono reputati non aver incaricato il *padrone* per gli affari del bastimento, che in caso di loro assenza, e per quel che non possono comodamente fare da per se stessi ».

Il Consolato del mare, cap. 236, decide che nel luogo della dimora dei proprietari il capitano debbe avere il loro assenso per comperare gli attrezzi necessari al bastimento.

La Ordinanza della Confederazione-Teutonica, art. 3 e 4, inibisce ugualmente al padrone di fare *senza saputa dei proprietari* delle riparazioni al bastimento, alle vele ed al cordame, sotto pena di farle a proprie spese, menochè in paese straniero ed in caso di necessità. L' art. 58 gli vieta parimenti di noleggiare il bastimento.

La Ordinanza del 1584 e quella del 1681, art. 17, titolo del capitano, contengono a un dipresso la stessa disposizione.

Infine l' art. 232 = 220 del Codice di commercio ordina: « Il capitano, nel luogo della dimora dei proprietari o dei loro procuratori, non può senza loro autorizzazione speciale far lavorare al racconciamento del bastimento, comperar vele, sarte, ed altri arnesi per lo bastimento, prendere a tale effetto danaro sul corpo del bastimento, nè noleggiare il bastimento ».

Risulta da tutti questi testi, che, facendosi l' armamento nel luogo della dimora dell'armatore o del commessionato che lo rappresenta, il capitano non potrebbe ordinare il racconciamento, comperar vele, sarte, o altri arnesi per il bastimento, nè pren-

dere a tale effetto in qualunque siasi modo danaro ad imprestito sul corpo e su la chiglia del bastimento, su gli attrezzi e su gli arredi, se non ha il consenso formale del proprietario o dell' armatore; altrimenti egli sarà tenuto di pagare in nome proprio, senza alcun ricorso; ed il mutuante non avrà ipoteca o privilegio che su la porzione del capitano, il quale resta solo obbligato. — (*Vedete Pothier, loco citato; Casa Regis, Disc. 71, n. 24 e 27*).

Però, se il capitano ha fatto il *puro necessario*, e lo ha fatto alle migliori condizioni possibili; se giustifica che il danaro è stato utilmente impiegato ai bisogni del bastimento, certo è che egli può constrignere gli armatori a rendersi mallevadori delle obbligazioni da lui contratte, ed è certo, che coloro, i quali han contrattato col capitano, hanno la azione di *in rem verso* contra gli armatori; le obbligazioni del capitano gli hanno arricchito in proporzione. — (*Vedete l' art. 65 della Ordinanza di Wisbuy; Emérigon, Contratto a cambio marittimo, cap. 4, sez. 3, e Valin su l' art. 17 della Ordinanza della marina, tit. del capitano*).

Inoltre, se il terzo che ha fatto delle somministrazioni al capitano, il quale per altro era munito di un mandato legale, ignorava che i proprietari avessero dei corrispondenti o procuratori nel luogo, questo terzo avrebbe azione su la totalità del bastimento per effetto della sua buona fede. Questa azione è sopra tutto giusta, se non vi ha eccesso nelle somministrazioni, e se queste sono state di assoluta necessità.

Nulladimeno, dobbiamo decidere con Valin che, siccome non è in questa ipotesi in potere del capitano di far correre un rischio ai proprietari,

questi possono, laddove il danaro da esso preso ad imprestito sia a cambio marittimo, lasciare al capitano l'imprestito per suo conto, rimborsandolo delle spese convenevolmente fatte. Tale è d'altronde lo spirito dell' art. *321* = 312 del Codice di commercio, il quale non distingue se il danaro sia stato o no impiegato alle necessità del bastimento.

Lo stesso sarebbe, se il capitano avesse una porzione al bastimento, giacchè non è a lui permesso di fare imprestiti a cambio marittimo, che sino a concorrenza della sua porzione. « Il padro-
» ne, essendo nel suo paese, non potrà prendere
» danaro a cambio marittimo, che in proporzione
» della sua porzione al bastimento; e facendo
» il contrario, le altre porzioni non vi saranno
» tenute nè obbligate: non potrà ugualmente pren-
» dere alcun nolo senza la saputa ed il consenso
» dei suoi comproprietari ». (*Ved. art.* 58 *della Confederazione-Teutonica*).

Un solo caso di eccezione vi sarebbe a questo principio incontestabile, ed è quello riportato da Pothier, *loco citato*. Se il padrone, proprietario di una porzione del bastimento, avesse citato i suoi comproprietari per contribuire a delle spese necessarie da farsi al bastimento, e che, dopo il loro rifiuto, egli fosse stato dal giudice autorizzato a prendere danaro ad imprestito a cambio marittimo per farle, il mutuante, in forza della sentenza, avrebbe privilegio su le porzioni dei proprietari che hanno ricusato di contribuire, sebbene non abbiano acconsentito al prestito; giacchè la sentenza, che autorizza il padrone a prendere ad imprestito, supplisce ed equivale in questo caso al loro consenso.

È evidente che il capitano non può del pari

noleggiare il bastimento senza l' assenso dei proprietari, che dimorano nel luogo, o dei loro procuratori; niuno potrebbe disporre da sè della cosa altrui. Valin giunge anche a dire, che, se mai il proprietario del bastimento avesse antecedentemente dato un generale potere per iscritto al suo capitano, tal potere sarebbe sospeso di pieno dritto sino à tanto il proprietario è nel luogo, vale a dire, che il proprietario potrebbe allora far annullare il contratto di noleggio, e farne un altro dal canto suo, qualora non abbia egli tacitamente o formalmente approvato quello del capitano; locchè dipende dalle circonstanze. — (*Ved. Valin su l' art. 2, titolo dei contratti di noleggio*).

Al contrario Emérigon è di parere, che la proibizione non debbe avere effetto, se non relativamente al proprietario ed al capitano, a fine di suggettar questo ultimo ad un ricorso per indennizzazione, se vi ha luogo; ma che riguardo ai terzi l' atto di noleggio è valevole, essendo sempre supposto, per ciò che lo concerne, il consenso dei proprietari. — (*Ved. Emérigon, t. 2, pagina 426*).

Pothier, dopo aver discusso le ragioni favorevoli e contrarie a queste due opinioni, osserva che il noleggio del bastimento, fatto dal padrone nel luogo della dimora dei proprietari senza loro saputa, non obbliga in verità i proprietari, ma non lascia perciò di essere valevole tra il padrone ed i noleggiatori, i quali possono constrignere il padrone ai danni-interessi in loro favore, ove egli non potesse adempiere alla sua obbligazione; che, al pari di tutti gli altri contratti di locazione, il contratto non cessa di esser valevole, quantunque il locatore abbia dato in fitto una cosa non

sua, e che non avea il dritto di affittare. — (*Ved. Pothier*, *Contratto di noleggio*, *n.° 48*).

Sotto l' impero della Ordinanza della marina, la cui disposizione non è in qualche modo che consultiva, era permesso di esser diviso di parere su questo punto di difficoltà; ma la legge nuova è quasi imperativa nella sua proibizione: il capitano *non può*, *senza loro autorizzazione speciale*, noleggiare *il bastimento*.

Per la qual cosa, in caso di non consenso dei proprietari, il capitano sarebbe necessariamente tenuto della esecuzione del contratto di noleggio, e di tutti i danni-interessi verso i noleggiatori, per averli ingannati.

Però si usa di ordinario far capo dal capitano per dei noleggi parziali, sopra tutto per la navigazione di picciolo cabottaggio, perchè, su questo oggetto, i proprietari si rimettono quasi sempre ai capitani, i quali dal canto loro hanno cura di tenerne informati i proprietari.

L' ordine delle cose, il bene del commercio, la fede pubblica, sembrano opporsi in questo caso a delle eccezioni per parte dei proprietari relativamente ai terzi. Le circonstanze e la buona fede dei noleggiatori debbono essere di un gran peso agli occhi del giudice.

Se poi tutti i proprietari non dimorano nel luogo, e non ve ne ha alcuno che sia scelto dagli altri per dirigere il noleggio del bastimento, allora il noleggio conchiuso col capitano è incontestabilmente valevole; altramente vi sarebbe da temere i monopòli e le macchinazioni che potrebbero essere praticate dai proprietari e dai loro capitani in detrimento dei noleggiatori.

Ma il noleggiatore, sotto pretesto che il capitano avrà noleggiato senza l' assenso del pro-

prietario, e che questi potrà non riconoscere il noleggio, non può esimersi dalla obbligazione di adempiere al contratto, sino a tanto il proprietario non lo ricusi. Il silenzio di questo ultimo è una tacita acquiescenza. Avviene per il noleggiatore, osserva Valin, lo stesso che per colui il quale ha contrattato con una donna maritata non autorizzata da suo marito; benchè la donna, dal canto suo, non sia valevolmente obbligata, pur nondimeno, se essa e suo marito approvano il contratto, sono ambodue in diritto di constrignere quello che ha contrattato con lei a sodisfare la sua obbligazione. — (*Ved. Valin, loco citato, e poco appresso la sezione 1ª, titolo 6*).

Infine, che cosa intendesi per il luogo *della dimora dei proprietari ?*

Dobbiamo rispondere con Emérigon, che questa voce, *dimora*, debbe essere intesa secondo il dritto comune, vale a dire *nella stessa giurisdizione.* Se l'armamento fosse fatto in un'altra giurisdizione, benchè poco distante, l'impresto o il noleggio rimarrebbe a carico dei proprietari. Il proprietario è considerato essere nella stessa *dimora*, allorchè si trova nello stesso distretto ove siegue l'armamento; questo è lo spirito della legge ultima del Codice *de long. temp.*; ed è anche la dottrina dei comentatori su l'art. 116 della consuetudine di Parigi. — (*Ved. d'altronde Emérigon, Cont. a camb. mar., cap. 4, sezione 6*).

Noi diciamo, che allorquando si arma il bastimento in un'altra giurisdizione, ed in un luogo, benchè poco distante, ove i proprietari non hanno il loro domicilio o pure dei corrispondenti, noi diciamo, che è permesso al capitano di obbli-

gare la totalità del bastimento e del nolo con impresti per racconciamento e per vettovaglia, e con atti di noleggio. Con la sua azione egli obbliga allora tutti i proprietari, salvo il loro ricorso contro a lui, se non ha fatto buon uso del danaro, etc.

I proprietari assenti sono considerati aver dato al capitano un mandato per armare o noleggiare il bastimento nel luogo ove questo si trova; e per contrarre all' uopo tutte le obbligazioni che il caso richiede o potrebbe richiedere, osservando però le formalità prescritte dalla legge.

SEZIONE XIII.

Del Noleggio del Bastimento fatto col consenso dei proprietari.

Per una eccezione all' art. 232 = 220 del Codice di commercio, il quale proibisce al capitano di noleggiare il bastimento senza il consenso dei proprietari nel luogo delle loro dimore, l' articolo 233 = 221 dice: « Se il bastimento fosse » noleggiato di consenso dei proprietari, e qual- » cuno di essi rifiutasse di contribuire alle spese » necessarie per la spedizione, il capitano potrà » in questo caso, ventiquattro ore dopo la inti- » mazione fatta a chi rifiuta di dare il suo con- » tingente, prender danaro a cambio marittimo, » per conto dei refrattari, su la loro porzione » d' interesse al bastimento, con autorizzazione » del giudice ».

Il Consolato del mare, cap. 46, dice anche che « Se alcuni dei quiratari (comproprietari) non » possono dare il loro rispettivo contingente, il » padrone ve li può constrignere per la via della

» giustizia, ed è nel diritto di prender danaro ad
» imprestito per conto loro, obbligando la loro
» porzione al pagamento delle somme prese in
» prestito ».

La Ordinanza della Confederazione-Teutonica, art. 11, dice del pari che « Il proprietario, il
» quale è in mora per la sua porzione, pagherà
» l'ammenda di 200 lire, e che il padrone po-
» trà inoltre prendere danaro a cambio marittimo
» su la porzione del proprietario in mora ».

L'art. 18, titolo del capitano, della Ordinanza della marina, dà la stessa facoltà al capitano, e gli permette di esercitarla ventiquattro ore dopo aver fatto la intimazione al proprietario che ricusa il suo contingente.

Siccome il bastimento vien noleggiato dai proprietari e dal capitano, o dal solo capitano, col loro consenso; siccome il noleggiatore ha per conseguenza azione contra essi tutti per constrignerli all'adempimento del contratto di noleggio, così è di fatto giusto, che i proprietari possano scambievolmente obbligarsi per dare il loro contingente, onde mettere il bastimento in istato da fare il viaggio.

Il capitano debbe in prima fare la intimazione a coloro che si ricusano; indi, ventiquattro ore dopo, egli debbe presentare una instanza al giudice accompagnata dall'originale della intimazione, chiedendogli la autorizzazione di prender danaro per conto di quei che han mancato di dare il loro contingente.

Quando la legge si serve della voce *giudice*, si debbe intendere il tribunale di commercio, o, in mancanza, il tribunale civile che ne fa le veci o, in difetto dell'uno e dell'altro, il giudice di pace del circondario. — (*Argomento preso dall' art. 234 = 222*).

Non è necessario di citare in giudizio, la legge non lo richiede; ed in fatti tale procedura porterebbe troppo a lungo.

Lo stesso debbe essere relativamente ai proprietari non domiciliati nel luogo dell' armamento. Se ivi eglino hanno dei rappresentanti o vero, dei procuratori che sieno stati indicati al capitano, questi sarà tenuto di fare contro a tali rappresentanti o procuratori la medesima procedura, onde poter valevolmente prendere danaro a cambio marittimo per conto di quei proprietari rappresentati, i quali sarebbero in mora di dare il loro contingente.

Non è necessario, perchè vi sia luogo alla applicazione di questo articolo, che il consenso di tutti i proprietari del bastimento sia unanime; egli è sufficiente che il bastimento sia stato noleggiato col consentimento di coloro che hanno la maggior parte della proprietà, cioè col consentimento della maggioranza in interesse. Ciò risulta dall' art. 220 = 207 del Codice di commercio.

Sebbene la legge non parli qui che del capitano, ciò si applica egualmente agli stessi proprietari: eglino hanno pure il diritto, conformandosi alle formalità prescritte, di prender danaro a cambio marittimo su la porzione di colui che niega il suo contingente.

Siegue dalla disposizione testuale della legge, che il capitano non può prendere danaro, se non se a cambio marittimo. Ma se non si trovasse a prender danaro a cambio marittimo, si sarebbe nel diritto, osserva Emérigon, di rivolgersi al giudice per constrignere il moroso a contribuire alle spese comuni, ove però questi non preferisse di far l'abbandono del suo interesse; nel quale caso si prenderebbe la via segnata dalla disposizione del

dritto comune. — (*Ved. Enérigon*, *t.* 2, *pagina* 429).

Per altro noi siamo di avviso, che in simil caso, e sempre facendosi autorizzare dal giudice, gli altri proprietari debbono dare pro rata una tal porzione, che possono anche acquistare; giacchè, qualunque sia l'avvenimento, fa d'uopo che il servizio marittimo vada senza alcun ritardo, tanto relativamente ai noleggiatori quanto agli assicuratori, sieno essi stranieri o pur nazionali. Questo si è ancora il sentimento del sig. Boucher su l'art. *233* = 221 del Codice di commercio.

Niente certamente impedisce il comproprietario moroso di vendere la sua porzione d'interesse sul bastimento; ma sarebbe egli in diritto in questo caso di chiedere l'incanto del bastimento? Noi abbiamo risposto a questa quistione, sez. 5, tit. 3, e siamo stati per la negativa, dispiacinti per altro che non siensi applicati nella specie i princìpi dell'art. *219* = 206 relativi al rimborso del capitano congedato. — (*Ved. qui sopra*, *sez.* 5, *tit.* 3).

SEZIONE XIV.

Della facoltà conceduta al Capitano di prender danaro ad imprestito nel corso del viaggio per i bisogni del Bastimento, etc.

In ogni epoca, dice Valin, per effetto degli *usi* e delle *consuetudini* del mare, è stato permesso al capitano, durante il corso del viaggio, di prender danaro a cambio marittimo *o altrimenti* sul corpo e su la chiglia del bastimento per raddobbo, compra di viveri, ed altre necessità del bastimento, onde mettersi in istato di continuare il viaggio.

In fatti, se il titolo del Digesto *de exercit. act.* non parla punto del *danaro traettizio*, però l'editto del pretore, l. 1, § 7 e 8, *eod. titulo*, autorizza i padroni a ricorrere all' *imprestito semplice*, durante il corso del viaggio, per sovvenire alle necessità del bastimento; e sin dal medio evo le leggi occuparonsi di provvedere alle necessità del bastimento durante il viaggio. Il Consolato del mare, cap. 104, 105 e 236, permette al capitano, nel corso del viaggio, di prender danaro ad imprestito *per le necessità del bastimento.*

I giudizi di Oléron portano, art. 1.: « Se dopo » la partenza il padrone ha *bisogno di danaro* » per le spese della nave, egli può, col consi- » glio dei marinai, mettere alcuni arredi in pe- » gno ».

Art. 22 : « *Item*, un mercatante noleggia una » nave, la carica, e la mette in cammino; que- » sta nave entra in un porto e vi rimane *tanto,* » *che finalmente il danaro viene a marcare.* Al- » lora il padrone dee mandar subito nel suo paese » a chiedere del danaro, o pure dee vendere del » vino e delle derrate, etc. »

La Ordinanza di Wisbuy dispone, art. 13: « Se » il padrone ha di bisogno di viveri, egli può » mettere in pegno delle gomone e delle funi; » ciò debbe essere tuttavia col parere dei ma- » rinai ».

Gli art. 35, 45, 68 e 69 autorizzano egualmente il padrone, in caso di necessità, a vendere delle merci, o pure a prender danaro *a tutto rischio* su la chiglia del bastimento.

La Ordinanza della Confederazione-Teutonica, art. 60, dice: « Se il padrone, essendo in paese » straniero, ha necessità e bisogno di danaro per » il bastimento, e non può far di meglio che di

» prenderne a tutto rischio, esso potrà farlo a spese
» dei suoi proprietari ».

La Guida del mare, cap. 5, art. 35, dice:
« Dopo la tempesta ed i danni sofferti, il padrone,
» per ristaurare il suo bastimento, può prender
» danaro su la chiglia, vendere la merce. — Il
» padrone, soggiugne, art. 4 del cap. 17, ha,
» dopo aver dato alla vela, la facoltà di obbli-
» gare il bastimento .... La ragione di ciò si è
» che i proprietari lo hanno eletto, ed hanno fi-
» dato nella sua probità e capacità; nel crearlo
» padrone essi lo rendono possessore e domina-
» tore di tutto quello che vi ha nel bastimento
» e delle cose che ne dipendono ».

La Assicuranza di Anversa, art. 19: « Il pa-
» drone del bastimento non potrà prendere da-
» naro a tutto rischio, menochè in paese straniero,
» in caso di necessità ».

Infine la Ordinanza della marina, art. 19, ti-
tolo del capitano, accorda a questo la medesima
facoltà *nel corso del viaggio*.

Tale era lo stato della legislazione prima del
Codice di commercio, il quale dispone, arti-
colo 234 = 222: « Se durante il corso del viag-
» gio vi è bisogno di racconciamento o di com-
» pere di viveri, il capitano, dopo averlo provato
» con un processo-verbale sottoscritto dai prin-
» cipali dell'equipaggio, e dopo essersi fatto auto-
» rizzare, nel regno, dal tribunale di commer-
» cio, o, in mancanza, dal giudice del circon-
» dario, e negli stati stranieri, dal proprio conso-
» le, o, in mancanza, dal magistrato dei luoghi,
» potrà prendere danaro ad imprestito sul corpo
» o su la chiglia del vascello, mettere in pe-
» gno o vendere mercanzie sino alla concorrenza
» della somma che esigono i bisogni provati,

» I proprietari, o il capitano che li rappresenta,
» terranno conto delle mercanzie vendute, secondo
» il corso che le mercanzie della medesima natura
» e qualità avranno nel luogo dello scaricamento
» del bastimento, alla epoca del suo arrivo ».

Quindi, per godere della facoltà di prendere danaro ad imprestito, etc., fa di mestieri che il capitano cominci dal dimostrare le sue urgenze con uu processo-verbale sottoscritto dai principali del suo equipaggio, i quali certificano l'estremo bisogno dell' impresto. Questa formalità è, secondo la legge nuova, di assoluta necessità. Il nuovo Codice vuole inoltre, che il capitano si faccia autorizzare, nel regno, dal tribunale di commercio, o, in mancanza, dal giudice del circondario, e negli stati stranieri, dal proprio console, o, in mancanza, dal magistrato dei luoghi. Noi siamo di avviso, che, se nel regno, e nei luoghi ove dee farsi l'imprestito, vi fosse un tribunale di prima istanza, e mancasse il tribunale di commercio, il capitano, per farsi autorizzare, dovrebbe preferire al giudice del circondario il tribunale di prima instanza, come facente le funzioni di tribunale di commercio: fa d'uopo rivolgersi al giudice del circondario soltanto nei luoghi in dove non esiste tribunale di commercio, nè tribunale di prima instanza che lo rappresenti.

Del resto la condizione della autorizzazione richiesta è tanto più necessaria, in quanto, sventuramente, vi sono molti capitani, i quali, siccome osservava il commercio di Caen, sul più piccolo pretesto, approdano in un porto, e vi fanno delle grandi spese, che sono dannose agli armatori; i tribunali non autorizzano sicuramente le spese che non sembrerebbero loro urgenti e necessarie per la continuazione del viaggio.

Oggidì non si può più dire con Valin, che queste formalità sono soltanto necessarie per la sicurezza del capitano, o per discolparlo verso l'armatore o il proprietario del bastimento; che ciò non risguarda in alcun modo il mutuante, al quale basta la obbligazione del capitano per essere in diritto di chiedere dal proprietario il profitto marittimo in caso di prestito a cambio marittimo e di arrivo del bastimento a salvamento, o vero di chiedere il pagamento della somma data ad imprestito con mandato o con lettera di cambio.

Queste formalità servono egualmente a provare la buona fede del mutuante, il quale non può avere azione in forza del suo contratto solamente, egli debbe, in questo caso, giustificare ancora la necessità dell' imprestito. La ragione di ciò sta nel perchè è necessario, 1.° che l' imprestito sia causato *dalle necessità* del bastimento (*l. 7, ff de exerc. act.*); 2.° che esso sia in preferenza fatto al bastimento e non alla persona del capitano: *Quasi in navem crediderit.* (*L. 1, § 11, ff eod.*) Fa di mestieri, dice Emérigon, che il capitano abbia preso ad imprestito *quasi in navem impensurus*, e che il mutuante sia nella persuasione che il suo danaro avrà l' impiego indicato. Perciò il mutuante non ha nè azione diretta contra la persona degli armatori, nè privilegio sul bastimento, se il prestito non è fatto *per le necessità* del bastimento.

In fatti, allorchè uno non prende la precauzione di provare che il danaro è imprestato *per le necessità* del bastimento; allorchè non dichiara che il prestito è veramente fatto per questo oggetto, esso non impresta allo stesso bastimento, e non può dire con la legge 5, § 15, ff *de tribut. act.*, che egli ha fondato la speranza del credito

pluttosto su la cosa che su la persona. Il capitano diviene, o, per meglio dire, è il debitore diretto ed unico del mutuante, salvo a questo ultimo il far valere contro i proprietari del bastimento le azioni che il capitano potrebbe avere verso i medesimi.

Nello sperimentare le azioni del capitano, il mutuante può incontestabilmente andare contro agli armatori, e pretendere un privilegio sul bastimento; ma se dal conto del capitano risulta che nulla gli è dovuto dagli armatori, il mutuante non avrà nè azione contra a questi, nè privilegio sul bastimento: egli non può avere maggiori diritti di quelli che rappresenta.

È adunque assolutamente necessario il provare, che il danaro è stato imprestato per i bisogni del bastimento: è d' uopo che tutte le formalità prescritte sieno state osservate. D' altronde, esse sono indispensabili, per non esporre i proprietari del bastimento ad essere le vittime della fraude, della collusione, e delle prevaricazioni dei capitani. La legge debbe essere vigilante per gli armatori assenti. — (*Ved. Vinnio, in Peckium, fol. 181, not. A; Ved. anche Emérigon, Contratto a cambio marittimo, cap. 4, sez. 5, § 4*).

Se, sotto la antica giurisprudenza, quantunque il prestito non fosse stipulato *per le necessità del bastimento*, si ammetteva talune volte l' azione del mutuante in favore della sua buona fede, ciò non può più aver luogo sotto l' imperio della legge nuova.

Non solo la disposizione dell' art. *234* = 222 stabilisce testualmente le formalità che debbono oggigiorno accompagnare l' imprestito nel corso del viaggio, ma l' art. *312*=303 sottopone impe-

riosamente a tali formalità il *contratto fatto in paese straniero;* di modo che i mutuanti, che non presenterebbero i voluti documenti giustificativi, non avrebbero diritto contra gli armatori, nè sul bastimento o sul nolo.

Questi princìpi del nuovo Codice sono fondati su lo spirito della legge Lucio-Tizio, 7, ff *de exercit. act.*, la quale vuole, che almeno colui, il qnale ha imprestato il suo danaro al capitano infedele, abbia messo della diligenza nell' affare; essi sono conformi al senso delle leggi di tutti i popoli navigatori, che sono per la maggior parte, e propriamente le leggi inglesi, siccome osserva il sig. Azuni, copiate dai regolamenti del medio evo, e dagli *usi* e dalle *consuetudini* del mare, di Cleirac. Queste leggi, questi regolamenti, questi usi e queste consuetudini, non permettono egualmente ai capitani di prender danaro ad imprestito nel corso del viaggio, che in seguito *dell' avviso degli ufficiali e dei marinai* dell' equipaggio, e che in caso *di necessità bene e debitamente dimostrata*, e ciò con *certificato giustificativo.* — (*Ved. Ordinanza di Wisbuy, art. 13; Confederazione-Teutonica, art. 3 e 4; Assicurazione di Anversa, articolo 19; Cleirac, sul primo dei Giudizi di Oléron; Ordinanza di Filippo II, re di Spagna,* 1563, *art.* 12; *i Regolamenti di Svezia del* 1608 *e* 1618, *conosciuti sotto il titolo di* Legisterium Succiae, *e dottamente comentàti da Giovanni Loccenio, etc*).

Noi osserveremo qui, che nell' impero ottomano, nelle scale del Levante, e su le coste della Barbaria, non si fa uso di altra legislazione commerciale marittima, se non se di quella delle nazioni che vi trafficano.

Dal resto quegli che impresta il suo danaro ad un capitano lo fa volontariamente: è giusto che egli vi metta la prudenza comune. Se impresta per i bisogni del bastimento, non è egli di questa prudenza comune di farsi giustificare con validi documenti che tali bisogni sono reali? Potrebbe esso trarre argomento dalla sua buona fede, se avesse negletto di assicurarsi dei provati bisogni del bastimento, e della necessità dell' imprestito, e nell'atto di prestito di dichiararlo effettivamente fatto per questi stessi bisogni? La mancanza di precauzione, al contrario, è una pruova o almono una presunzione legale che sorge vivamente contra questa pretesa buona fede. Nulla più mostra la realità dei bisogni del bastimento, e del prestito fatto per questi bisogni, che l' adempimento pubblico e provato delle formalità prescritte dalla legge. D'altronde, è qui per il capitano quello stesso che è per l' amministratore, il quale oltrepasserebbe i limiti dei poteri che gli danno le sue funzioni. La persona, in nome della quale l'amministratore ha contrattato, non è considerata aver contrattato col ministero di lui; e quegli che ha con lo stesso amministratore contrattato non è scusabile di non essersi assicurato della estensione e della realtà dei poteri di esso. — (*Ved. Pothier, delle obbligazioni, t. 1, n.° 76*).

Perciò, ed in ultima analisi, quegli che durante il corso del viaggio imprestasse danaro ad un capitano, il quale, giusta le disposizioni dell' articolo *234* = 222, non avesse fatto provare *i bisogni* del suo bastimento, ed il quale non si fosse fatto autorizzare a prendere ad imprestito; quegli, che non provasse aver in conseguenza imprestato per i bisogni del bastimento, non avrebbe azione che contra il capitano, sul quale avrebbe

fondato la speranza del suo credito. Ad onta di qualunque possibile dimostrazione di buona fede egli sarebbe considerato dalla legge come avente imprestato al capitano, e non mica al bastimento. — (*Ved. d' altronde il sig. Delvincourt, Instituto di dritto commerciale, t. 1, p. 197 e 198; Pardessus, Corso di dritto commerciale, t. 2, p. 261 e 262, e Delaporte, su l' articolo 234 = 222 del Codice di commercio*).

Però è di mestieri far qui notare, che la stretta osservanza di tutte le formalità richieste dall' art. 234 = 222 non iscuserebbe il mutuante di mala fede. A cagion di esempio, se egli conosceva l'abuso che il capitano doveva fare della somma imprestata, e ne avesse partecipato, etc.; in questo caso dobbiam dire col sig. Delvincourt, t. 2, p. 211, che spetterebbe al proprietario il provare la collusione e la mala fede del mutuante. In questo modo appunto la questione fu decisa dai magistrati di Svezia in un caso del quale parla Loccenio, *lib. 2, cap. 6, numero 12.*

Ma quegli, che nel corso della navigazione, *e per le necessità del bastimento*, ha imprestato del danaro al capitano debitamente autorizzato dai tribunali o dai magistrati dei luoghi, non è al certo obbligato di seguire il suo danaro, e di provarne l' utile impiego: Egli non è risponsabile, se il danaro che è l'oggetto del mutuo è stato altramente distratto, e se non è stato dal capitano impiegato all'uso destinato. Egli avea ragione di credere che il capitano fosse onesto: tal mutuante perciò non lascia di avere azione contra gli armatori o i proprietari, e privilegio sul bastimento. Ei non può essere mallevadore della fedeltà del capitano, o, per meglio dire, la infedeltà di questo non può nuocere al terzo che ha contrattato

in buona fede in forza dei documenti dimostranti la necessità dell' impresto. — (*Ved. l. 1, § 9, e l. 7, ff de exercit. act.; Casa Regis, Disc. 71, n.° 1*).

Del resto, quantunque il capitano abbia adempiuto a tutte le formalità della legge, egli è sempre tenuto di far conoscere ai suoi armatori l'impiego delle somme da lui improntate; questi sono sempre nel diritto di domandargli conto di tali somme.

Il nuovo Codice di commercio sembra dare oggidì al capitano la più estesa facoltà sul modo di prendere ad imprestito. Il tribunale ed il consiglio di commercio di Nantes desideravano nelle loro Osservazioni, t. 2, part. II.ª, p. 137, che la legge si spiegasse sopra una quistione molto agitata e diversamente giudicata; su quella di sapere « se, oltre all'imprestito a cambio marittimo, l' armatore non è tenuto degl' imprestiti » fatti dal suo capitano per i bisogni del bastimento col mezzo di *lettere di cambio.* » Essi ricordavano, che a Nantes si preferiva che fosse permesso al capitano d' improntare a questo modo, essendo difficilissimo ed assai oneroso di prender danaro a cambio marittimo in paese straniero. In fatti, i due luminari del dritto commerciale marittimo erano divisi su questa importante questione. Valin, su l' art. 19, titolo del capitano, pretende che la Ordinanza non obbligava il capitano a prendere danaro a cambio marittimo; che questi veramente, nel viaggio, non può sempre in tal modo prendere danaro ad imprestito, e che anzi lo fa di rado, sia perchè il mutuante richiede un profitto troppo considerabile, sia perchè questi non vuole correre i rischi dell'evento; che ordinariamente egli prende danaro a semplice

imprestito, mediante l'interesse convenuto, ed in pagamento trae su l' armatore del bastimento una lettera di cambio, che questi è obbligato di pagare alla scadenza.

Emérigon, t. 2, p. 458, dice al contrario: « La Ordinanza ha limitato la facoltà del capitano nel corso del viaggio o a prender danaro sul corpo, o a mettere in pegno gli arredi, o a vendere delle merci del suo carico per le necessità del bastimento. Se trae lettere di cambio sovra i suoi armatori, questa obbligazione, benchè contratta sotto nome qualificato, gli diviene personale, atteso che egli ha ecceduto il suo mandato legale. Ei non debbe contrarre alcuna obbligazione che non sia inerente allo stesso bastimento, e che non dipenda dal successo della spedizione marittima: a ciò si limita la autorità che egli ha nella sua qualità di padrone ».

Quantunque la legge nuova non si allontani in verun modo dalla saggezza di queste ultime massime, essa lascia al capitano un potere indefinito a tal riguardo, poichè non fissa nè il modo, nè le condizioni dell' imprestito. *Potrà prendere ad imprestito* è qui una espressione generale, una facoltà illimitata, che non può essere intesa in un senso ristretto; l' imprestito non è punto ridotto ad un modo particolare, come nella specie dell' art. 232 = 221. D' altronde, nel permettere al capitano di obbligare il corpo e la chiglia del bastimento, l' art. 234 = 222 gli permette necessariamente di contrarre delle obbligazioni meno rigorose, le quali, in certune circonstanze, possono essere le sole risorse offerte al capitano per salvare la proprietà dell' armatore, e per continuare il viaggio.

Dopo ciò dobbiam dire attualmente, che non

vi ha più alcun dubbio, che il capitano possa prendere ad imprestito alla ragione corrente del commercio, ed in pagamento trarre una lettera di cambio sul proprietario o su l'armatore del bastimento. Il nuovo Codice è ritornato su questo oggetto alla antica legislazione nautica. Noi abbiamo veduto che l'editto del pretore permetteva l'imprestito semplice, e che il Regolamento di Anversa e la Ordinanza della Confederazione-Teutonica, etc. autorizzavano il padrone a trarre lettere di cambio su i suoi armatori, preferendole anche all'imprestito a cambio marittimo. Kuricke, su l'art. 2 del tit. 6 della Confederazione-Teutonica, dice che, in questo caso, il capitano dee trarre delle lettere di cambio su i suoi armatori, anzichè prendere danaro a cambio marittimo ad una ragione considerabile.

Ma in questa ipotesi è d'uopo che il capitano dia avviso, il più prontamente possibile, della lettera di cambio al suo armatore, affinchè questi possa aggiungere la somma al valore di ciò che ha dato al bastimento, e farla assicurare, se lo crede conveniente. Fa di mestieri inoltre, che la lettera di cambio enunci formalmente di essere stata fatta per i bisogni del bastimento, senza di che, dice Valin, il proprietario sarebbe discaricato.

Se mai, con le convenzioni passate tra il proprietario ed il capitano, è stato formalmente proibito a questo ultimo di prendere danaro ad imprestito, sia a cambio marittimo, sia altramente, coloro che gli avranno dato del danaro avrebbero essi azione contra il proprietario o l'armatore? Vari testi delle leggi romane sembrano unirsi per negare ai mutuanti qualunque azione contra il proprietario, in beneficio del quale il danaro non è stato im-

piegato. — (*L. 19, ff de regulis juris ; l. 7, ff de exercitoria actione ; l. 1, § 7, ff eod., etc.*) Ciò sarebbe effettivamente vero, se il mutuante avesse conoscenza delle proibizioni fatte al capitano. Ma, a malgrado di questa proibizione, i mutuanti di buona fede avrebbero tuttavia azione contra il proprietario, e privilegio sul bastimento, purchè però il prestito fosse fatto per le necessità del bastimento. — (*Ved. l. 11 e 17, de inst. act.; Pothier, n.° 79, t. 1, delle obbligazioni, ed Emérigon, cap. 4, sez. 8, § 3*).

La stessa legge 7, ff *de exercit. act.*, ricusa ogni azione al mutuante contra i proprietarî, se il danaro è stato imprestato al capitano in un luogo ove non poteva farsene l' impiego. Ma dobbiamo dire con Emérigon, che, se l' impiego non può farsi in quel luogo, basta che possa esser fatto in un altro luogo, e che il mutuante, il cui titolo è nella debita forma, abbia contrattato in buona fede, e non sia convinto di fraude, per concedersi la azione contra i proprietari, ad onta della mancanza d' impiego.

Questa legge 7 aggiugne, che, se s' impresta al capitano più di quello che gli abbisogna, non si avrà per l' eccedente alcuna azione contra gli armatori. Ciò sarebbe vero, se la somma fosse esorbitante, e se si vedesse chiaramente, che il mutuante sapeva quale era la somma necessaria al capitano. Dobbiamo adunque decidere con Emérigon, che, se il mutuante, per i bisogni del bastimento, abbia operato in buona fede, e l' eccedente della somma non faccia presumere una collusione colpevole, la azione contra il proprietario non gli sarà negata. — (*Ved. Emérigon, cap. 4, sez. 8, § 2, del Contratto a cambio marittimo*).

O che il prestito sia stato fatto con lettera di cambio, o pure a cambio marittimo, ciò non dispensa gli armatori dall' adempiere alle obbligazioni contratte *per i bisogni* del bastimento e con le precauzioni richieste dalla legge, quando anche essi dichiarassero di voler contendere ciò che ha fatto il capitano, a meno che non provino nel tempo istesso e la sua fraude e la complicità del mutuante.

Del resto non vi ha più oggidì difficoltà sul punto di sapere se, per prendere danaro a cambio marittimo, è necessario che il contratto sia pubblico. L' art *311* = 301 del Codice di commercio, del pari che la Ordinanza della marina, dice che *il contratto a cambio marittimo si fa innanzi notaio o con firme private.* Perciò il biglietto di cambio fatto sotto firme private ha altrettanta forza, anche in pregiudizio del terzo, quanto un contratto pubblico.

La Ordinanza del 1681 autorizzava anche il capitano a mettere in pegno degli *arredi* per prendere ad imprestito. Questa disposizione è stata soppressa nell' art. *234*=222, conformemente alla osservazione del tribunale e del consiglio di commercio di Saint-Brieuc, i quali hanno detto: « sa-
» rebbe pericoloso il lasciare al capitano la libertà
» di mettere in pegno degli *attrezzi* e degli *ar-*
» *redi.* Egli potrebbe abusarne per compromettere
» la salvezza del bastimento. La facoltà che gli
» vien data di prender danaro ad imprestito o di
» vendere delle mercanzie è sofficiente ».

Per la qual cosa il capitano può tutto altro mettere in pegno, fuorchè *gli arredi.* (*Ved. il sig. Locré , t. 5 , p. 115*).

Non trovando a prendere danaro ad imprestito, anche col dare in pegno, il capitano può vendere

delle mercanzie sino a concorrenza della somma che *i bisogni provati richieggono.* Questa espressione generale *delle mercanzie* fa a bastanza capire, che la disposizione della legge si applica a tutte le mercanzie caricate sul bastimento, qualunque ne sia il proprietario. Però il capitano non debbe vendere le merci dei noleggiatori, se non quando manca di altri mezzi, e non può facilmente vendere le merci del proprietario del bastimento, giacchè è più naturale di vendere per gli affari del proprietario le merci di questo, che quelle dei noleggiatori. — (*Ved. Pothier, Contratto di noleggio, n.° 33*).

Se il bastimento arriva a salvamento, si tiene conto ai noleggiatori, cui appartengono le merci vendute, del prezzo di esse, non alla ragione della vendita, che può esser stata fatta a vil prezzo, ma alla ragione del prezzo al quale sarà venduto il rimanente o altra simile merce nel luogo del discaricamento, deduzione fatta del nolo, conformemente all' art. 298 = 288 del Codice di commercio; il che è conforme alla antica legislazione. — (*Ved. Assicuranze di Anversa, art. 19; Giudizi di Oleron, art. 22; Ordinanza di Wisbuy, art. 35 e 69, e Ordinanza della marina, art. 14, titolo del capitano*).

È giusto, in fatti, che il noleggiatore paghi per intero il nolo delle merci, benchè non sieno pervenute al luogo del loro destino, essendo per lui la stessa cosa, giacchè esse gli son pagate al prezzo al quale egli le avrebbe ivi vendute, ed al quale ha venduto quelle che vi sono giunte.

Ma se il bastimento si perde posteriormente alla vendita, il capitano non dovrà più tener conto delle mercanzie che al prezzo al quale le avrà vendute, ritenendo egualmente il nolo stabilito

nelle polizze di carico, il quale non sarà dovuto che in proporzione del tragitto fatto dal bastimento, alla epoca della vendita, verso il luogo di destinazione. — (*Ved. qui appresso il titolo 8*).

SEZIONE XV.

Il Capitano, prima di partirsi per ritornare nel regno, dee mandare ai suoi Armatori un conto sottoscritto da lui, ec.

Noi abbiamo ora veduto nella sezione precedente, che, per prendere danaro ad imprestito, il capitano è obbligato, giusta l' art. *234* = 222 del Codice di commercio, e per non dar luogo a false spese, a fare antecedentemente provare i bisogni del bastimento con un processo-verbale, ed a farsi autorizzare dai giudici dei luoghi.

È nelle stesse vedute e per i medesimi motivi, e principalmente per impedire le sostituzioni di merci, le antidate delle fatture, dei contratti a cambio marittimo, etc., che l' art. *235* = 223 impone al capitano di mandare ai suoi armatori, o ai loro procuratori, prima di far partenza da un porto straniero per ritornare nel regno, un conto sottoscritto da lui, contenente lo stato del suo carico, il prezzo delle merci del suo caricamento, le somme da lui prese ad imprestito, i nomi ed i domicili dei mutuanti.

Questa misura di somma saggezza, che trovasi anche stabilita nell' art. 30 della Ordinanza della marina, tit. del capitano, è stata presa dall' articolo 6 della Confederazione-Teutonica, relativamente alle compre che il padrone ha fatte *delle cose necessarie per il bastimento.*

Ma la Ordinanza della marina non prescriveva tale precauzione che *prima della partenza*, e per questa ragione vi suggettava soltanto il capitano che avea fatto il carico, e che avea comperato le mercanzie.

In fatti, siccome osservava Valin, se i proprietari fossero coloro che avessero fatto il carico, essi dovrebbero formare la fattura generale, di cui prenderebbero semplicemente una scrittura di obbligo dal padrone, il quale ne renderebbe conto ai medesimi su la doppia fattura che gli sarebbe stata consegnata.

Pare che il nuovo Codice di commercio abbia lasciato agli armatori la cura di prendere, prima della partenza dei loro bastimenti, tutte le precauzioni che giudicheranno necessarie riguardo al capitano. Eglino sono sul luogo, e possono d'altronde farsi rappresentare nel porto dell'armamento. La legge nuova non si occupa dei loro interessi che nella loro assenza; essa invigila allora agl'interessi di tutti.

Dalla obbligazione imposta al capitano di mandare, prima della sua partenza per ritornare nel regno, un conto da esso sottoscritto al suo armatore, risulta ad evidenza la necessità per lui di convalidare ogni articolo di tal conto con documenti giustificativi: tale è il mezzo di comprovare la sua buona condotta, e di allontanare qualunque idea di prevaricazione. Senza ciò gli armatori sarebbero nel dritto di negargli l'articolo non giustificato.

Il Tribunale di commercio di Paimpol e quello di San-Malo dimandavano, che questa previdenza risguardasse soltanto il capitano che naviga a profitto comune; ma il tribunale di commercio di Bordeaux diceva con ragione, che nel ritorno da

qualunque viaggio di lungo corso vi ha delle precauzioni necessarie, che sono indicate da tutti gli armatori providi, ed in rapporto a qualunque rischio che possa corrersi nel commercio marittimo; in conseguenza gli pareva, che la legge dovesse rendere il prevedimento necessario ed assoluto.

Il legislatore, colpito dalla giustizia di questa osservazione, ne adottò il principio, e, senza far distinzione, rese questa misura generale per tutti i capitani.

Del resto, se il capitano, siccome è l' uso, è latore d' instruzioni particolari, non perciò non dovrà conformarsi a quanto gli prescrive l' articolo 235 = 223, il quale debbe essere eseguito independentemente dagli ordini di lui, ed è della prudenza di tal capitano di non mandare che delle copie certificate conformi agli originali, e di conservare le minute, giacchè la sua risponsabilità non sarebbe in salvo, se tali originali si smarrissero.

Egli è tanto più essenziale, per rispetto alle somme prese ad imprestito, chè il capitano mandi una copia certificata del contratto al suo armatore, in quanto questi debbe essere a giorno delle condizioni e delle epoche dei pagamenti; cosa assolutamente necessaria, affinchè l' armatore provido non sia imbarazzato, allorchè verrà il termine che ne esigerà la liberazione. È una obbligazione independente da qualunque altra condizione che gl' incumba nella sua qualità di capitano.

Ma se non fosse il capitano quegli che facesse il carico, e che comperasse le mercanzie; se fosse in vece, come accade talune volte, un commessionario o rappresentante degli armatori, allora si apparterrebbe al rappresentante a formare la fat-

tura generale del carico, di cui farebbe solamente dare una scrittura di obbligo dal capitano, perchè questi, all'arrivo del bastimento nel regno, ne renda conto all' armatore su la doppia fattura che gli verrebbe rilasciata. Il capitano non sarebbe più in questo caso che il *magister navis* ed il navicolare del bastimento.

Il capitano, in questa ipotesi, essendo semplicemente incaricato della direzione del bastimento, non è più tenuto di formare e di avere lo stato di cui parla l' art. 235=223 del Codice di commercio.

SEZIONE XVI.

Del Capitano, il quale senza necessità ha preso danaro ad imprestito nel corso del viaggio.

Il capitano, il quale fa qualche cosa contra il dovere della sua carica, abusa manifestamente della fiducia che il proprietario gli ha accordata. È una prevaricazione criminosa ed inescusabile, dice Valin su l' art. 20, titolo del capitano, della Ordinanza, il prendere *senza necessità* danaro a cambio marittimo o altramente, il vendere delle mercanzie, il mettere in pegno degli effetti; in fine, l' impiegare nei conti delle avarie e delle spese supposte o fraudolentemente alterate ed ingrandite.

Più la necessità della navigazione e la forza delle cose obbligano di dare del potere e di accordare della fiducia al capitano, più la sua risponsabilità debbe essere assicurata. La pena civile nella quale egli incorre a questo riguardo si è di pagare in proprio nome tutto quello che ha preso ad imprestito senza necessità; di rapportare

il vero valore delle mercanzie da lui vendute; di ritirare e di restituire a sue spese gli effetti dati in pegno, il tutto con danni ed interessi, e di soffrire che sieno cancellati o ridotti tutti gli articoli falsamente impiegati o esagerati nei suoi conti e nelle sue memorie di avarie e di spese. — (*Ved. art.* 236 = 224 *del Codice di commercio*).

Si presume che il capitano abbia preso *senza necessità* danaro sul corpo, su le provvisioni da bocca, e sul corredo del bastimento, che abbia impiegato o venduto mercanzie, e supposto delle avarie, se non ha formato un processo-verbale in regola dei bisogni del bastimento, se non si è fatto autorizzare dai magistrati dei luoghi, e se non ha infine eseguito le formalità e preso le misure di precauzione prescritte dagli art. 234 = 223 del Codice. La presunzione di dolo e di fraude sorge naturalmente, ed anche per forza della legge, contra colui che non ha fatto una cosa, che egli conosceva esser suo dovere di fare per rapporto alla sua carica o al suo impiego, e che gli era imperiosamente ordinata; e siccome il capitano è sospetto d' infedeltà secondo lo spirito del Codice, solo perchè non ha sodisfatto le obbligazioni impostegli dal legislatore, così l' armatore non è più obbligato di provare la frande ed il dolo, la cui non esistenza spetta al capitano di dimostrare.

Oltre al danno che le prevaricazioni del capitano possono causare al proprietario o all' armatore del bastimento, esse possono ancora interessare l' ordine pubblico. Il Dritto anseatico voleva che, a tenore delle circonstanze, si potesse punire sinanco con la morte tali prevaricazioni: *Etiam pro qualitate facti corporali poena, ad necem usque, punire debent.* — (*Ved. Kuricke,*

fol. 766; Stimmano, ad jus maritimum, capitolo 5, n.[i] *134 e 135; fol. 419*).

La Ordinanza della marina, art. 20, titolo del capitano, si limitava a volere, che indistintamente, ed in tutti casi, il capitano prevaricatore fosse dichiarato indegno della qualità di padrone, e bandito dal porto del suo domicilio.

Questo rigore è sembrato eccessivo per i nostri costumi, e tanto più ingiusto, in quanto vi ha diversi gradi di colpe. Quantunque le infedeltà commesse dal capitano debbano sempre portare la sua risponsabilità civile, pur nondimeno esse, secondo le circonstanze, divengono delle prevaricazioni che meritano un gastigo più o meno grave, o semplicemente una imprudenza che sa più della ignoranza che del delitto. Queste distinzioni, che la giustizia comanda, hanno anche indotto il legislatore, nell' art. 236 = 224, a non ammettere la azione criminale, se non quando *vi è luogo*. Ciò s' intende, tanto se si va innanzi alle corti, quanto se si tratta della polizia correzionale, secondo la natura dei delitti, che sono chiamati fra noi *baratterie del padrone*. — (*Ved. art. 353 = 345*).

In tutti i casi le condanne pecuniarie che possono aver luogo contra il capitano, sia nel civile, sia nel criminale, portano con sè l' arresto personale.

SEZIONE XVII.

In quali casi il Capitano può vendere il Bastimento?

Eccetto il caso della inabilità del bastimento a navigare legalmente provato, il capitano non

può, sotto pena di nullità della vendita, venderlo senza facoltà speciale dei proprietari: *Vocabulum enim istud* padrone, *intelligendum est, tantum de peritia in arte navigandi, non de dominio et proprietate navis.*

Nella antica legislazione non era permesso al capitano di vendere il suo bastimento in verun caso. L'art. 1.° dei Giudizi di Oleron dice: « Il » padrone non può vendere la nave, se non ha » procura o mandato speciale dei proprietari di » essa ».

L'art. 13 della Ordinanza di Wisbuy dice: « È inibito al padrone di vendere il bastimento » o degli arredi, se non ha la permissione dei » proprietari; e l'art. 15 aggiugne: E di vendere il cordame ».

L'art. 57 della Confederazione-Teutonica dispone: « Se un padrone fraudolente prende da» naro a cambio marittimo, ed a questo effetto » obbliga il bastimento, o pure lo conduce in » qualche porto lontano, e lo vende di unita alle » mercanzie, tal padrone sarà cassato per sem» pre, e non sarà mai più ricevuto in alcuna » città, e sarà inoltre punito senza alcun ri» guardo ».

L'art. 19 della Ordinanza della marina, titolo del capitano, faceva espressa proibizione al capitano di vendere il bastimento *in alcun caso*, se non se in forza di *speciale procura dei proprietari.*

Questa proibizione era stata adottata dai compilatori del nuovo Codice di commercio; ma il legislatore, su le osservazioni giudiziose del tribunale di commercio di Paimpol, t. 2, part. 11, pag. 197, ha ammesso la eccezione della *inabilità a navigare.* « La generalità che appartiene alla

compilazione di questo articolo, diceva quel tribunale, può divenire molto pregiudizievole al commercio marittimo ».

« Un bastimento che viaggia in parte lontana potrà fare naufragio, e soffrire delle avarie considerabili a segno, che non possa, nel primo caso, essere messo a galla, e nel secondo, essere riparato, se non a spesa dell'intero suo valore ed anche di più ... Questo caso ha luogo molto frequentemente, anche su le coste d'Inghilterra ».

« Se vi ha naufragio, il capitano debbe essere autorizzato a vendere il suo bastimento nello stato in cui si trova, a fine di non lasciar perire ciò che può produrre un risultamento qualunque all'armamento, o agli assicuratori che lo rappresentano ».

« Nel caso che le avarie sieno maggiori, o per la loro natura, o per l'alto prezzo dei lavori e delle forniture da impiegarsi per mettere il bastimento in istato di continuare il viaggio, e nel caso che tutto ciò sia provato dalle autorità civili dei luoghi su l'estima degli operai rispetto al genere delle riparazioni da farsi, pare convenire agl'interessi del commercio marittimo, che il capitano possa allora far pubblicamente vendere il suo bastimento, determinando positivamente con la legge, che tale vendita sarà accettata, tanto dai proprietari, quanto dagli assicuratori ».

« Se l'articolo resta nello stato in cui si trova, i navigli naufraghi, o che avrebbero sofferto grandi avarie, sarebbero del tutto perduti per i proprietari, giacchè, nel primo caso, i capitani preferirebbero di lasciar perire la cosa, e nel secondo, d'imprendere dei raddobbi onerosi, per non compromettere sè medesimi con l'allontanarsi dalle disposizioni della legge ».

Motivi così potenti dovevano senza dubbio esser presi nella massima considerazione. Sarebbe in fatti troppo pregiudizievole agli armatori, che i loro capitani non avessero il diritto di vendere il bastimento nel caso d' inabilità a navigare. Perciò, in questo caso, ma in questo solo caso, il capitano può vendere il bastimento senza facoltà speciale dei proprietari. — (*Ved. art.* 237 = 225 *del Codice di commercio*).

Ma per poter far uso di una facoltà cotanto contraria al dritto comune, è d' uopo che vi sia *vera inabilità a navigare*, e che sia provata in un modo certo ed autentico; giacchè, siccome osserva Valin su l' art. 19, quando un capitano vuol disfarsi del suo bastimento, trova agevolmente il segreto di farlo condannare, etc.

In primo luogo, fa di mestieri che il bastimento non possa terminare il suo viaggio, e che sia giudicato incapace a fare il suo ritorno; fa d' uopo che il bastimento non possa essere raccomodato, e che sia fuori di stato di navigare. « La idea propria legata alle parole *inabilità a* » *navigare*, dice Emérigon, porta con sè l' as- » soluto decadimento, o il guasto inremidiabile » di alcuna parte essenziale del bastimento, senza » la quale non potrebbe sussistere qual basti- » mento, ed adempiere all' oggetto cui è desti- » nato. » — (*Ved. Emérigon*, *Trattato delle assicur.*, *cap.* 12, *sez.* 38).

In secondo luogo, bisogna che questo stato di *inabilità a navigare* dei bastimenti sia provato in un modo legale, con un processo-verbale in regola steso da antichi navigatori esperti, nominati dai giudici dei luoghi, conformemente alla legge del 13 agosto 1791, di cui abbiamo parlato nella sez. 5. Questo processo-verbale debbe

essere omologato dal tribunale di commercio, o, in mancanza, dal tribunale di prima instanza che lo rappresenta, o dal console del Regno presso lo straniero, ed in mancanza di tutti dal magistrato dei porti ove sono ancorati i bastimenti. In seguito di questo processo-verbale sottoscritto dal capitano e dai principali dell' equipaggio, quei funzionari pubblici condannano il bastimento, e ne autorizzano la vendita. Ma in questo caso la vendita non dee giammai esser permessa che con somma cognizione di causa, e per il maggior vantaggio dei proprietari. Se anche il capitano può senza inconveniente scrivere ai suoi armatori, e prevenirli dello stato del loro bastimento, egli debbe attendere i loro ordini, prima di procedere alla vendita; se essi hanno un incaricato su i luoghi, egli nulla debbe fare se non di concerto con lui.

Del resto, siccome la Ordinanza non accompagnava *con la pena di nullità* la proibizione ai capitani di vendere i loro bastimenti, era conveniente di spiegarlo nella stessa legge: di fatti l' art. 237 = 225 contiene testualmente *questa nullità*. Non avendo adunque il capitano il diritto di vendere il bastimento, ne siegue di necessità, che il proprietario è autorizzato a rivendicarlo, ed a ritirarlo dalle mani del compratore, senza essere obbligato di rimborsar questo ultimo, visto che non ha potuto comperarlo in buona fede.

I tribunali non possono abbastanza porre attenzione alla esatta osservanza di questa disposizione della legge, che è veramente la salvaguardia degl' interessi degli armatori contra le furfanterie e la mala fede di alcuni capitani. Avventuratamente gli esempi sono radi.

SEZIONE XVIII.

Della Obbligazione del Capitano di terminare il viaggio per lo quale è impiegato.

Il capitano non può sotto verun pretesto esimersi dall' andare al luogo destinato, e di terminare il viaggio per lo quale si è obbligato. È un mandato di cui è incaricato, ed al quale non è in libertà sua di rinunciare.

L'art. 2 della Confederazione-Teutonica vuole, che, due o tre giorni dopo il carico del bastimento, il padrone, sotto pena di 200 lire di ammenda, sia tenuto di far vela, se il vento è buono.

L' art. 75 della Ordinanza del 1584 parla di punizione corporale indistintamente contra il padrone che non termina il suo viaggio.

L'art. 21 della Ordinanza della marina, tit. del capitano, vuole che, independentemente dai danni-interessi dovuti ai propietari, si possa procedere estraordinariamente contra il capitano.

Il nuovo Codice di commercio non fa menzione di *punizione corporale*, perchè, come osserva benissimo il sig. Locré su l' art. 241=229, il sistema della nostra legislazione non permette più d' inserire nelle nostre leggi le disposizioni vaghe di *pene corporali*, le quali lasciano all' arbitrio dei giudici il gastigo del colpevole. Le prevaricazioni dei capitani, e le pene alle quali dan luogo, debbono essere regolate da leggi particolari. D' altronde, le leggi penali hanno il loro effetto cumulativamente con le altre leggi, tutte le volte che queste ultime non vi derogano formalmente; per la qual cosa si può benissimo procedere criminalmente contra il capitano, ove

per parte sua vi sia malizia ed intenzione di nuocere; in una parola, qualora vi sia misfatto o delitto.

« Ogni capitano di bastimento impiegato per
» un viaggio, dice l'art. *238*=226 del Codice di
» commercio, è obbligato di finirlo, sotto pena
» di tutte le spese, e di tutti i danni-interessi verso
» i propietari o i noleggiatori ».

Questo articolo risguarda indistintamente tutti i capitani, sì il capitano impiegato dal propietario del bastimento per un viaggio, che quegli il quale ha noleggiato il bastimento ad uno o a vari caricanti. Nell'uno e nell'altro caso il capitano è tenuto di adempiere alla sua obbligazione e di fare il viaggio, sotto pena di tutte le spese, dei danni e degl'interessi, sia verso il propietario, sia verso i caricanti. — (*Vedi Valin su l'art. 21, tit. del capitano*).

Però, a seconda delle circonstanze, il capitano impegnato non può sempre essere constretto a finire il viaggio. La forza maggiore è una scusa legittima che debbe essere apprezzata. Per esempio, se egli è malato, o esiste qualche altro motivo valevole, qualche accidente impreveduto.... Ma egli debbe informarne i suoi armatori, se la sua posizione lo permette, ed attendere i loro ordini. Se le circonstanze non glielo permettono, può sostituire al suo comando il secondo capitano.

D'altronde, in simil caso, il capitano in secondo diviene *ipso jure* capitano in primo, subito che il capitano, per qualunque siasi ragione, abbandona il comando del bastimento, meno che se piace agli armatori di mandare un altro capitano a comandare il bastimento.

Avviene di ordinario, che, giusta gli ordini

degli armatori, il capitano, giunto al luogo destinato, rimane nel paese per amministrarvi il caricamento di entrata, e fa partire il bastimento sotto il comando del suo secondo. Ciò è permesso, purchè tal comando non sia dato ad un semplice uffiziale, ignorante e senza esperienza, giacchè i noleggiatori e gli assicuratori hanno dovuto aspettarsi a vedere il bastimento affidato ad un conduttore di riconosciuta intelligenza.

Del resto, il capitano, il quale *senza necessità*, e senza l'assenso dei propietari, ne surroga un altro, è tenuto delle azioni del surrogato verso i suoi armatori. — (*Ved. Rocco, de navibus, nota 3; Kuricke, Quest. 15, pagina 869; Casa Regis, Disc. 115, 225, 226, etc.*)

Ma, quantunque i propietari o gli armatori abbiano proibito al capitano di surrogarne un altro, non perciò il bastimento non è obbligato verso il terzo, il quale ha contrattato in buona fede col capitano surrogato. — (*L. 1, § 5, ff de exercit. act.*

Noi parleremo nel titolo 6 delle circonstanze che possono impedire la partenza del bastimento, e delle obbligazioni che ne derivano.

SEZIONE XIX.

Del Capitano che naviga a profitto comune sul carico.

Il capitano che naviga a profitto comune sul carico non può fare alcun traffico nè commercio per suo conto particolare, se non vi è convenzione contraria. — (*Ved. art. 239 = 227 del nuovo Codice di commercio*).

Questo articolo è tratto dalla Ordinanza della

marina, tit. del capitano, art. 28, e la regola che esso stabilisce è fondata su i princìpi del contratto di società. In fatti, un capitano che naviga a profitto comune è veramente socio, sia con i propietari del bastimento, sia nella parte del profitto con le persone dell' equipaggio, e non potrebbe, sotto pena di confiscazione, fare alcun commercio separato per suo conto particolare. Le leggi della società non permettono ad uno dei soci di fare alcuna cosa in danno degli altri, di servirsi per suo propio vantaggio di una porzione dei fondi della società, nè di far separatamente alcun negozio che abbia rapporto a quello della società, o che possa pregiudicarlo.

Questa proibizione, dice Valin, risguarda non solamente il commercio che il padrone vorrebbe fare per sè su lo stesso bastimento, sia della medesima specie di mercanzie, sia di altra specie; ma risguarda altresì il commercio che egli pretenderebbe fare sovra altri navigli nello stesso luogo pel quale è destinato il bastimento ove sta in società, prima o dopo l'arrivo di esso, e prima che tutto il suo carico non sia venduto. Il motivo di ciò si è, che in questo caso il capitano nuocerebbe alla società, 1.° con aumentare la quantità delle merci recate nel luogo, locchè ne fa diminuire il prezzo; 2.° perchè è probabile che farebbe più attenzione alle sue propie mercanzie che a quelle della società; che ne curerebbe meglio la vendita, e che tale predilezione avrebbe luogo per la compra delle mercanzie di ritorno, di cui farebbe alzare il prezzo con la sua concorrenza, ec.

Ma questa proibizione non può estendersi al commercio di terra o di mare, che il capitano fa-

rebbe in altri paesi o da se stesso, o per mezzo dei suoi soci.

Da tutto ciò siegue, che, per identità di ragione, uno dei propietari del bastimento, che ne ha l'armamento, non può mettervi degli effetti in paccottiglie o in altro modo, sia per suo conto particolare, sia in partecipazione con altri, eccettuati i suoi comproprietari; e che, se lo fa, sarà suggetto, al pari del capitano, alla pena della confiscazione, senza poterla evitare con l'offerire di pagare il nolo di tali mercanzie.

Però la legge nuova ha limitato questa proibizione assoluta nel caso di *convenzione contraria.* Diede luogo a questa limitazione la proposizione dei tribunali di commercio di Marsiglia e di Bordeaux. « Non vi ha alcun inconveniente, » dicevano essi, a lasciare un pò di estensione, e » ve ne potrebbe essere nella limitazione. Però, » senza la addizione reclamata, si potrebbe de- » durre dall'articolo, che il capitano non sarebbe » giammai nel caso di essere autorizzato a traf- » ficare o a commerciare per proprio conto. » Ma se il capitano caricasse delle mercanzie al di là dei termini della convenzione, queste mercanzie anderebbero suggette alla confiscazione, perchè lederebbero i principi del contratto di società.

La pena per la violazione dell'art. 229 = 227 è la confiscazione delle merci imbarcate dal capitano per suo conto particolare. — (*Ved. articolo 240 = 228 del Codice di commercio*).

Ma la confiscazione non ha luogo di pieno dritto; essa debbe essere pronunciata dai tribunali.

Questa confiscazione ha luogo in profitto *degli altri interessati*, ed il capitano non avrà alcuna porzione a pretendere su le mercanzie con-

fiscate in suo danno, e ciò in odio della sua infedeltà.

Resta ad osservare, che la pena pronunciata dall' art. *240* = 228 autorizza a stipulare anche la confiscazione delle merci, che il capitano, il quale non naviga a profitto comune, si permette sovente di caricare fraudolentemente al di là di ciò che gli è permesso. Ma, in questo caso, tale confiscazione non ha luogo, ove non sia convenuta. — (*Ved. in seguito la sez. 2 del tit. 5*).

Non sarebbe lo stesso del capitano che navigherebbe a profitto comune sul nolo, come del capitano che naviga a profitto comune sul carico. Il primo non sarebbe nel caso dell'art. *239*=227 del Codice di commercio. Niente lo impedirebbe di caricare nel bastimento per suo conto particolare le merci che più gli piacerebbero. È questa una facoltà comune a qualunque socio, sotto la condizione di calcolarne il nolo a tutti gli altri interessati. La società, avendo per solo oggetto il nolo, non può che guadagnare al caricamento delle merci. — (*Vedi Valin su l'articolo 28, titolo del capitano*).

Nella navigazione con parte al nolo avviene di ordinario che il capitano stipula una certa somma, piuttosto tenue, che le leggi antiche di Francia chiamano *il vino*, *il cappello o i calzoni* (*le vin, le chapeau ou les chausses*) del padrone. Questi vari dritti appartengono essi al solo capitano, senza entrare nella divisione comune ?

Cleirac, Contratti marittimi, cap. 5, art. 18, dice che « *i calzoni o il boccale di vino* (*les » chausses ou le pot de vin*) del padrone sono » il *regalo* che il noleggiatore o il caricante fa » al padrone, all' infuori e al di più del nolo, » regalo che egli prende per sè, e di cui ritrae

» particolar profitto, senza farne parte a chi che » sia. »

Valin, su l'art. 3, titolo dei contratti di noleggio, osserva che tale benefizio è dovuto per *antiparte* al capitano. Ma questa dottrina di Cleirac e di Valin, siccome dice lo stesso Valin, non debbe intendersi che del caso in cui il proprietario del bastimento e l'equipaggio abbiano acconsentito con patto espresso, che i *calzoni* o *il cappello* (*les chausses ou chapeau*) appartenessero per antiparte al capitano, senza farne a loro porzione.

In fatti, la regola generale è, che tutti i profitti i quali provengono dalla cosa sociale sieno comuni : *Universa quae ex questu veniunt: L. 7, ff pro socio*. Ora, il boccale di vino, i calzoni, il cappello, etc., sono dei profitti che provengono dal noleggio del bastimento; essi fanno parte dei noli, i quali sarebbero stipulati ad una ragione più alta, se non si permettesse nè boccale, nè cappello, etc.: tutto deve adunque entrare nella massa comune.

Targa, cap. 12, n.° 41, nel riconoscere questi principj, eccettua la *mancia* (les etrennes) che potrebbe esser data al capitano *pro bona custodia*; egli vuole che essa gli appartenga esclusivamente, perchè è un regalo fatto volontariamente al capitano, senza alcun patto antecedente. Ma Emérigon non è di questa opinione, precipuamente se la mancia è considerabile.

Perciò, dobbiamo dire con questo dotto giureconsulto, che in buona regola, e se non vi ha patto contrario, tutto ciò che il capitano, il quale naviga a profitto comune sul nolo, esige in virtù di stipulazione riguardo alle mercanzie caricate sul suo bordo, è un profitto che debbe essere di-

viso tra i soci, « ed io metterò nella stessa classe,
» soggiugne egli, qualunque mancia considerabile
» che riceverebbe da parte dei caricanti, sebbene
» non siavi stata antecedentemente stipulazione
» *in iscritto*, atteso il sospetto di frode, ed at-
» teso che debbe essere comune qualunque pro-
» fitto fatto da un socio nelle sue funzioni di so-
» cio. » — (*Ved. Emérigon, t. 2, pag. 24*).

Il sig. Delvincourt concorre con noi in questa opinione, la quale si trova oggidì sostenuta dalla disposizione dell' art. *1847* = 1719 del Codice civile. — (*Ved. il sig. Delvincourt, Institute del dritto commerciale, t. 2, p. 284 e 285*).

Lo stesso autore propone in seguito tre quistioni importanti; la prima, se i capitani a profitto comune sul nolo possano portare in conto le spese anteriori all'arrolamento dei marinai, e quali spese. Se, dice egli, vi ha convenzione a tal riguardo, fa d' uopo eseguirla; donde sembrerebbe risultare, che, in difetto di convenzione, tali spese non deggiono essere messe in conto.

Valin, su l' art. 1, titolo degli stipendi dei marinai, è di avviso che, se, oltre alla sua parte del nolo, ciascuno, prima della partenza del bastimento, riceve dal propietario una certa somma secondo il posto che occupa sul bastimento, questa somma rimane in sua piena proprietà, qualunque sia il risultamento della navigazione.

Ma è di principio, ed è di tutta giustizia, che quello che si spende per armare il bastimento, per i viveri comperati nel luogo dell' armamento, per le provvisioni del viaggio, per *ispalmare* il bastimento in occasione della partenza, e tutto ciò che si consuma durante il corso del viaggio, per curare i malati, per nutrire l' equipaggio, e per raddobbare il bastimento, sono a carico e

per conto della società; in somma, ogni cosá debbe essere sopportata dalla massa del nolo guadagnato o da guadagnarsi.

La seconda quistione è di sapere se nelle spese del viaggio si debba calcolare ciò che oltrepassa il mero necessario. Non si debbe ammettere che quello che è onestamente e giustamente necessario. D' altronde, ciò dipende dalle circonstanze e dal modo come il capitano ha amministrato. Non bisogna mai sofisticare su le sue operazioni, sopra tutto se non vi ha sospetto nè di dolo, nè di colpa grave. Si nominano allora dei periti, dice Emérigon, i quali stabiliscono e giudicano gli articoli del conto del capitano *ex aequo et bono.*

Infine, la terza quistione concerne il nolo delle paccottiglie. La gente di mare può essa nei contratti a profitto comune esimersi dal pagare il nolo delle propie paccottiglie?

Il contratto a profitto comune essendo per rispetto al nolo una vera società tra il bastimento, il capitano, ed i marinai, nè il capitano, nè chiunque altro dell' equipaggio possono avere su tal nolo una porzione maggiore di quella che è stata determinata in loro favore nelle convenzioni fatte fra i soci: essi non possono pretendere alcuna cosa esclusivamente. In conseguenza, ciascuno debbe conto alla massa del nolo delle sue merci, anche delle propie paccottiglie; giacchè la sua porzione sarebbe esorbitante, se egli, sotto pretesto che trattasi delle paccottiglie, fosse dispensato dal pagare il nolo. — (*Vedi Emérigon, loco citato; Valin su l' art.* 2, *degli stipendi, ed il titolo 5 qui appresso*).

SEZIONE XX.

Del Capitano che abbandona il suo Bastimento durante il viaggio.

Durante il viaggio il capitano non può, per qualsivoglia pericolo, abbandonare il suo bastimento senza la deliberazione degli uffiziali e dei principali dell' equipaggio, e nel caso che l'abbandono sia risoluto, egli è tenuto di salvar seco il danaro e tutto ciò che potrà delle merci più preziose del suo carico, sotto pena di esserne obbligato in propio nome.

Se le cose in tal modo salvate si perdessero per qualche caso fortuito, il capitano ne rimarrebbe discaricato.

Tali sono le disposizioni testuali dell' articolo *245*=229 tratte dalle nostre antiche ordinanze.

La Ordinanza del 1400, art. 5, e quella del 1584, art. 66, proibivano ai capitani di abbandonare *il bastimento per l'incerto timore del nimico*. — (*Ved. Cleirac*, *Giurisdizione della marina*, *art. 61*).

La Ordinanza della marina, titolo del capitano, art. 26 e 27, faceva la medesima proibizione a qualunque padrone o capitano sotto pena di risponsabilità e di *punizione corporale*.

Il capitano è obbligato, per effetto del contratto al quale ha acconsentito nell' assumere la direzione del bastimento, e per effetto della fedeltà alle sue obbligazioni, d' invigilare, per quanto è in lui, alla conservazione del bastimento e delle merci, la cui direzione gli è stata affidata. L'onore, che ha di comandare coloro che si son fatti compagni del suo viaggio, gl' impone un forte do-

vere di dare ad essi l' esempio della intrepidità e di un coraggio sperimentato. Non solo in caso d'imminente pericolo il capitano non può abbandonare il bastimento senza la deliberazione degli ufficiali e dei principali dell' equipaggio, ma debbe ancora, nella qualità di loro capo, aver più fermezza di essi; e questa deliberazione non lo salverebbe dal rimprovero di viltà, se vi deferisse troppo facilmente. « Egli deve opporvisi, dice Valin, ed esortare la sua gente a fare tutti gli sforzi per allontanare il periglio; egli debbe incitarla, minacciarla; in somma, non deve arrendersi alla loro deliberazione, se non quando la prudenza non gli permette più di resistervi: in fine, se vuole conservare la sua riputazione, egli debbe essere l'ultimo ad abbandonare il bastimento. » — (*Vedi Valin su l' art. 26*).

Abbandonare il bastimento e fuggire è per un capitano la estremità più grande e più spiacevole.

Il timore di esser fatto schiavo o prigione è un giusto motivo per abbandonare il bastimento e prender la fuga, allorchè si è nella impossibilità di difendersi. Lo stesso è per il timore del fuoco o del naufragio. Targa, *cap.* 59, *p.* 291, dice che il giusto timore è una specie di violenza, e Casa Regis, Disc. 23, n.° 84, dopo aver deciso, che il capitano non dee in simil caso *temerariamente* abbandonare il suo bastimento, aggiugne, che è tutt' altro, se uno si trova in circonstanze proprie a scusare il timore, la credulità, e lo stesso errore del capitano.

Ma fa di mestieri che queste circonstanze sieno gravi, giacchè esse fan decidere della buona o cattiva condotta del capitano. Emérigon ne riporta vari esempi, Trattato delle assicurazioni, capitolo 12, sez. 26.

A queste diverse decisioni, citate da questo dotto giureconsulto, si può aggiungere la decisione emessa nel 1787 dal Parlamento di Brettagna contra il capitano del bastimento denominato *l'Aimable Élisabeth*, partito da *Lorient* il giorno 11 marzo 1783 per Filadelfia. L'*Aimable Élisabeth* era stata abbandonata in mezzo ai mari dal capitano e dal suo equipaggio, i quali si ritirarono sul bastimento americano *la Nancy*. Al momento della loro diserzione un luogotenente ed otto marinai della *Nancy* s' impossessarono della *Aimable Élisabeth*, tennero il mare con questo bastimento durante sette settimane, e lo condussero alla isola San-Giovanni di Terra-Nuova. Tali avvenimenti accusavano altamente il capitano o di viltà, o di fraude e di perfidia.

Ogni professione ha i suoi particolari doveri. Quei di un marino consistono nel dominare i perigli che lo circondano, e che non debbono giammai alterare la sua tranquillità. Per esercitare questa professione importante è d'uopo senza dubbio avere altrettanta abilità quanto coraggio; ed è ciò quello che la rende così onorevole, quello che le dà un posto cotanto distinto fra tutti gli altri stati. Esigere dai navigatori il semplice coraggio degli uomini ordinari, scusare in essi una pusillanimità che sarebbe debolezza anche in un altro stato, disimpegnarli dalla obbligazione di sormontare i perigli che eglino debbono affrontare, sarebbe un degradarli. Perchè possano cedere senza disonore ai pericoli, dai quali si credono minacciati, non basta che il risico sia o loro sembri imminente: se questo non è insormontabile, fa d' uopo che sia affrontato da uomini, la prima virtù dei quali debbe essere il coraggio.

L' essere il capitano un vile non porta con sè

l'assoluta necessità di tacciare anche di viltà l'intero equipaggio. Fa mestieri distinguer sempre gli uomini sottoposti al comando da quello che li comanda , e che spesso gli avvilisce. L' equipaggio, assuefatto ad obedire ciecamente, è qualche volta tutto quello che il suo capitano vuole che sia. Guidati da un bravo , gli uomini, i quali si lascerebbero intimidire dai perigli, gli affronterebbero tutti. Ma, abbandonati dal loro capo, sarebbe egli sorprendente che si decidessero anche essi a fuggire?.......

Per autorizzare un capitano ad abbandonare il suo bastimento è necessario non solo l'evidente pericolo, ma altresì la deliberazione autentica di tutto il suo equipaggio ; fa d'uopo, che tanto gli ufficiali quanto i principali marinai abbiano giudicato indispensabile un tale abbandono; bisogna che il loro avviso , renduto legalmente palese per mezzo di un processo-verbale da essi sottoscritto, faccia violenza al coraggio ed alla intrepidità di lui. Vi è di più: tutte le volte che ha luogo una circonstanza pericolosa, in cui la legge richiede che l'equipaggio sia ragunato , consultato , interpellato a dare il suo avviso, fa di mestieri che la deliberazione presa in quella assemblea sia segnata, conformemente all'art. 224=211, nel registro del bastimento. Il saggio antivedimento del legislatore ha sentito l'abuso che risulterebbe da questa omissione, se l'avviso, che il capitano è obbligato di prendere nelle occasioni critiche, si riducesse ad una semplice consultazione verbale. Oltre a che egli potrebbe troppo facilmente supporre l' avviso di cui abbisogna per iscusare la sua condotta, si comprende la differenza che debbe passare tra la opinione di alcuni ufficiali o marinai, azzardata tumultuosamente,

e di cui non dee rimanere alcuna traccia, ed una deliberazione regolare, una deliberazione scritta. Allorchè l'equipaggio è convocato per deliberare, esso sente allora tutta la importanza del parere che sta per dare. La obbligazione di sottoscriverlo lo rende naturalmente più attento a quello che sta per fare. Non solamente esso si occupa della situazione imbarazzante in cui si trova, ma riflette anche alle conseguenze del partito che gli si propone; gli animi si riscaldano; il grido dell' onore si fa sentire; l' uomo più vile è infiammato dall' esempio, e spesso il più imminente pericolo è affrontato.

Però non si potrebbe non condannare la condotta di un temerario insensato, il quale si ostinasse in un pericolo imminente e certo, ed insistesse a non abbandonare il suo bastimento. Lungi da noi quelle funeste massime, quei princìpi barbari, che un marino è sempre obbligato a perire col bastimento che lo porta; che egli non può giammai abbandonarlo senza colpa; che lo stato più deplorabile di tal bastimento non autorizza un equipaggio ad evitare la morte che gli sembra certa. La bravura e la stessa temerità hanno dei limiti; ma il capitano non dee giammai abbandonare il suo bastimento, se non è l' ultimo ad abbandonarlo.

Oltre alla pena civile, la Ordinanza pronunziava la pena corporale contra il capitano prevaricatore; essa voleva che fosse punito. Ma, siccome abbiamo osservato nella sez. 18, il sistema della nostra legislazione non permette più d' inserire nelle nostre leggi le disposizioni vaghe di pene corporali, le quali d' altronde sono applicate cumulativamente con le altre, ogni qualvolta vi è il delitto. L' interesse pubblico esige allora

una condanna esemplare. La dichiarazione del re di Francia del 26 settembre 1699 vuole che l'abbandono di un bastimento in mare sia punito con tre anni di ferri. — (*Vedi Valin su l' articolo 5 del tit. dei marinai , e su l' art. 26 , titolo del capitano*).

In fine, se non resta altro partito a prendere, fuorchè quello di abbandonare il bastimento, il capitano, di unita alla gente dell' equipaggio, debbe almeno salvare, per quanto è più possibile, il danaro e le mercanzie preziose che sono nel bastimento. Nel portar via gli effetti preziosi ed il danaro, il capitano non dee punto obbliare le sue spedizioni, le sue polizze di carico e gli altri documenti del bastimento, e principalmente il suo registro, il suo giornale di rotta e di contabilità. Se egli non mettesse della cura a salvare un tal registro, documento essenziale, potrebbero sorgere al tempo stesso, e non senza fondamento, delle presunzioni sfavorevoli e su la sua lealtà e sul suo coraggio; tale dimenticanza potrebbe far credere, o che egli aveva dei motivi particolari, o che aveva perduto in parte la sua ragione, poichè abbandonava il testimone muto, ma decisivo, della sua intrepidità e della sua probità.

In generale, il capitano nulla deve omettere per salvare il bastimento ed il carico, onde confermare la idea che si è avuta della sua buona condotta.

L' art. 31 delle leggi rodie ingiugne all' esercente, e per conseguenza al capitano, di unirsi ai marinai per salvare gli effetti de' bastimento: *Exercitor cum nautis opem ferat, ut salvetur; toto tit. nautae, caupones; legge quo naufragium, § 8; legge ne quid ex naufragio, D. incendio, ruina, naufragio.*

L'art. 3 dei Giudizi di Oleron ingiugne ai marinai di *salvare quel che più potranno delle cose della nave*, sotto pena di esser privi dei loro salari, e di andar suggetti a maggior punizione.

Per effetto dell'art. 12 della ordinanza di Filippo II, re di Spagna, dell'anno 1563, riportata da Cleirac, i marinai sono tenuti di salvare tutto quello che più potranno, ec.

La Ordinanza di Wisbuy, art. 15 o 16, dice che « i marinai son tenuti di salvare e di con» servare in lor potere le mercanzie; locchè fa» cendo, debbono essere pagati dei loro salari e » non *altrimenti.* »

La Confederazione-Teutonica racchiude la stessa disposizione, art. 44. « Se i marinai ricusano di » *assistere il padrone*, essi non avranno nè sti» pendi nè ricompense. »

È d'uopo d'altronde vedere ciò che sarà più particolarmente detto a questo riguardo nella sezione 8 del tit. 5.

Il capitano, che ha potuto salvare una parte del suo carico, dee tenerne conto a chi di dritto; ma se gli effetti in tal modo salvati dal bastimento si perdessero per *qualche caso fortuito*, il capitano ne sarebbe discaricato, giacchè egli non può esser tenuto del caso fortuito in tale circonstanza, siccome non lo è in qualunque altra. È anche da presumersi, osserva Valin, che, dopo essersi salvati quegli effetti nell'abbandonare il bastimento, la sopravvenuta perdita di essi è stata la conseguenza necessaria di un pericolo più grande ancora di quello che avea cagionato l'abbandono del bastimento. — (*Ved. Valin su l'articolo 27, titolo del capitano*).

SEZIONE XXI.

Del Rapporto che il Capitano dee fare tra le ventiquattro ore dal suo arrivo.

Una delle più sagge precauzioni prese dalle leggi nautiche si è quella che obbliga il capitano, *tra le ventiquattro ore dal suo arrivo*, di far vistare il suo registro e di fare il suo rapporto.

Questo rapporto, dice l' art. 242 = 230 del Codice di commercio, debbe enunciare

il luogo ed il tempo della sua partenza;

la via che ha tenuta;

i rischi che ha corsi;

i disordini succeduti nel bastimento, e tutte le circonstanze notabili del suo viaggio.

I bastimenti nazionali non sono i soli che sieno suggetti alla formalità del rapporto; i navigli stranieri vi sono egualmente tenuti.

Se i rapporti interessano particolarmente l' armatore, l' assicuratore, l' assicurato, il caricante, il mutuante a cambio marittimo, etc., essi risguardano per questo oggetto tutte le nazioni commercianti.

D'altronde, se per la guarentia degl'interessi di tutti è necessario, che il capitano faccia il suo rapporto e la dichiarazione di quanto gli è accaduto per via, importa anche, osserva Valin, seguendo Loccenio e Casa Regis, che niun bastimento entri in un porto, senza che si sappia di quale nazione esso è, donde viene, se è in regola, ciò che ha veduto o inteso; in una parola, tutte le circonstanze importanti del suo viaggio. Tale è il dritto delle genti osservato presso tutti i popoli.

Quo tenditis, inquit?
Qui genus! Unde domo? Pacemne huc fertis, an arma?
(VIRG. ENEID., LIB. 8.)

Qualunque capitano è adunque obbligato al suo arrivo di sottoporre gli avvenimenti di mare alla attenzione dei magistrati ed alla azione delle leggi. Si adempie a questo dovere innanzi al magistrato del primo luogo ove si approda. *Navicularius, ... provinciae judicem, ejus scilicet in qua res agitur, adire festinet.*—(*L.* 2, *C. de naufragiis*).

Su le coste del Mediterraneo si chiama *consolato* quello che il Codice di commercio chiama *rapporto*, perchè questa specie di ricerca si fa in Italia dai magistrati del Consolato del mare, che è la giurisdizione marittima, e nel Levante, dai consoli della navigazione: *Consulatus, a consulibus retineri solitis in portubus, vel maritimis imporiis per nationes, vel mercatores, nomen recipit.* — (*Ved. Casa Regis, Disc.* 2, *numero* 3.

La Ordinanza della Confederazione-Teutonica, art. 34, contiene: « Il padrone è tenuto, al » ritorno del viaggio, sotto pena di una multa di » venticinque scudi, di dichiarare al giudice i » delitti, ed i casi per i quali hanno avuto luogo » delle ammende. »

La Ordinanza della marina, titolo delle patenti e dei rapporti, art. 4, ordinava egualmente a tutti i padroni o capitani di bastimenti, *sotto pena di ammenda arbitraria*, di fare il loro rapporto *ventiquattro ore dopo il loro arrivo nel porto*.

Così, dal momento che il bastimento è ancorato nel porto o nella rada del porto del suo arrivo, il capitano dee fare il suo rapporto *tra le ventiquattro ore*.

Questo rapporto è tanto importante nelle sue conseguenze, che esso deve esser fatto dal capitano in persona, o, in sua presenza, dall' interprete, se egli non sa la lingua.

Valin osservava esser ben raro, che i capitani facessero *esattamente* i loro rapporti. Eglino fingono sempre, per giustificarsi, o che sono arrivati troppo tardi, o che non hanno potuto scendere prima a terra. È però del loro massimo interesse di conformarsi strettamente al voto della legge, ed è il mezzo di sottrarsi ad ogni risponsabilità, e di evitare le ricerche ed i sospetti spiacevoli.

I capitani debbono egualmente, e nello stesso termine, far vistare il loro registro. Siccome il registro è il testimone della condotta del capitano, così importa che esso sia vistato senza alcun ritardo; il minimo indugio stabilirebbe delle presunzioni di frode e di alterazione, che qualunque uomo onesto dee prevenire con l'affrettarsi di adempiere alle formalità prescritte.

Il visto del registro ed il rapporto sono due formalità indispensabili, che debbono marciar di fronte.

Se il capitano denota nel suo registro ciò che concerne la sua contabilità, le risoluzioni prese durante il viaggio, e generalmente quanto risguarda il suo carico, e può dar luogo a rendimento di conti e ad una dimanda giudiziaria, egli dee circonstanziare nel suo rapporto la storia del suo viaggio. Tale rapporto, che è in seguito verificato, diviene il controllo del registro, per ciò che il registro enuncia.

Siccome il capitano è risponsabile, allorchè per suo proprio fatto il viaggio è stato ritardato, allorchè ha senza necessità cambiato il luogo della partenza, e ne è avvenuto del danno, così la legge lo obbliga a dichiarare il tempo ed il luogo della sua partenza, la via che ha tenuta, i rischi che ha corsi, quando ha fatto falsa rotta, etc.; giac-

chè i perigli nei quali si è trovato possono, secondo le circonstanze, renderlo scusabile.

Inoltre, il capitano dee dichiarare i disordini avvenuti nel bastimento e le circonstanze rimarchevoli del suo viaggio, perchè la prudenza può averlo impedito di reprimere degli eccessi, che l' interesse pubblico non permetteva di lasciare impuniti; perchè egli può, principalmente in tempo di guerra, aver fatto delle osservazioni, di cui importa instruire il governo; perchè può aver fatto delle utili scoverte, aver veduto o segnalato degli scogli ed altro.—(*Ved. art. 21 della ordinanza del 1517*).

In una parola, il rapporto del capitano, al suo arrivo, ha nel tempo stesso per oggetto la sua condotta qual capitano, e l' interesse dello stato e della navigazione.

Fra il numero degli avvenimenti da dichiararsi subito dopo l' arrivo il capitano debbe comprendere le nascite e le morti che hanno avuto luogo a bordo, ed adempiere su questo proposito le formalità che gli sono prescritte dagli art. *59*=63, *60* =64, *61* =65, *86* =91 e *87* =92 del Codice civile.

Del pari il capitano, in conformità degli articoli *988*=914, *980*=906, *989*=915, *990*=916, *991* = 917, *992* = 918, *993* = 919, *994* = 920, *995* = 921, *996* = 922, *997*=923, *998* = 924, etc., dello stesso Codice, debbe ricevere nel corso del viaggio i testamenti fatti dalla gente di mare o dai passeggieri.

La Ordinanza della marina, art. 5, titolo delle patenti e dei rapporti, voleva che il capitano, prima di essere ammesso a fare il suo rapporto di arrivo o di fermata, presentasse la sua *patente*; in mancanza di che si supporrebbe che egli ha

navigato senza patente, o pur con falsa patente, ed in conseguenza il suo bastimento sarebbe nel caso della confiscazione.

Quantunque la legge nuova non faccia qui menzione di tale obbligazione, non perciò questa non è indispensabile per il capitano: fa mestieri che esso presenti di nuovo la sua patente per provare, sopra tutto in tempo di guerra, che non può essere sospettato di averla consegnata al nimico, o ad altro che potrebbe abusarnè.

Ogni padrone di bastimento dee con cura conservare la sua patente per presentarla in occorrenza. — (*Vedi ciò che è stato detto all' uopo nella sez. 6. di questo titolo*).

Il rapporto o consolato, steso nella debita forma e verificato, è un documento autentico che fa fede da se stesso, salva al terzo interessato la pruova in contrario.

Allorchè trattasi di fatti accaduti dopo il rapporto, o che non era possibile di esprimere al tempo dello stesso rapporto, vi si può supplire con una aggiunta.

All' infuori di questi casi, non è permesso al capitano di aggiugnere cosa alcuna al suo rapporto. — (*Ved. Émérigon, t. 2, p. 97*, *§ 11*).

Il rapporto è di tale importanza agli occhi della legge e nell' interesse del commercio e della navigazione, ed il legislatore è talmente severo su la necessità di esso, che è proibito al capitano, eccetto il caso d' imminente periglio, e *sotto pena di procedura estraordinaria contro a lui*, di discaricare della merce prima di aver fatto il suo rapporto.

Tale è la disposizione testuale dell'art. *248*=256 del Codice.

Il periglio sarà imminente, se il bastimento

corre rischio di perdersi. E se il bastimento, gettato su la costa, facesse acqua, o se avesse urtato contra degli scogli, nè potesse essere rilevato o racconciato senza discaricare, il pericolo sarebbe del pari imminente. Ma se, a motivo della umidità, le mercanzie minacciassero deterioramento, il capitano debbe allora dimandare al giudice la permessione di discaricarle.

La Ordinanza della marina, art. 9, titolo dei rapporti, pronuncia in questo caso la pena corporale contra il capitano, e la confiscazione della merce contra i mercatanti che avrebbero fatto fare il discaricamento.

I compilatori del Codice di commercio avevano richiamato questa disposizione nel loro progetto; ma essa fu rinviata al Codice penale marittimo.

Sarebbe stato a desiderare, che si fosse di vantaggio determinata la pena, e che si fosse sopra tutto indicata la persona incaricata di procedere. Ma, che che ne sia, la procedura estraordinaria avendo qui luogo unicamente per la mancanza del rapporto, essa è independente dalle pene pronunciate dal Codice doganale, come la confiscazione, il doppio dritto, etc., ed il capitano, che contravviene alla legge senza il consenso dei mercatanti, è tenuto verso essi degli effetti della confiscazione, ed è suscettivo di tutti i danni-interessi.

SEZIONE XXII.

Innanzi a quali Autorità debbe esser fatto il Rapporto del Capitano?

Se il capitano approda in un porto del regno, il suo rapporto debbe esser fatto avanti al presidente del tribunale di commercio; e nei luoghi,

ove non vi ha tribunale di commercio, il rapporto si fa al giudice di circondario, il quale è allora obbligato di mandarlo senza dilazione al presidente del più vicino tribunale di commercio.

Nell' uno e nell' altro caso il deposito del rapporto deve esser fatto alla cancelleria del tribunale di commercio. — (*Ved. art.* 243 = 231 *del Codice di commercio*).

All' infuori delle persone disegnate dalla legge, niun' altra ha il diritto ed il potere di ricevere tali rapporti. Prima della Ordinanza della marina, vari ufficiali pubblici, i notari ed altri, aveano preso l' uso di ricevere i rapporti dei capitani; niuna regola vi era a tal riguardo, per conseguenza, niuna sicurezza. La Ordinanza della marina fece cessare tal disordine; essa affidò ai soli giudici degli ammiragliati questa funzione, il cui oggetto ha si grande relazione con l' interesse pubblico; ed il nuovo Codice, seguendone le norme, l' ha attribuita ai giudici dei tribunali di commercio, i quali oggidì rimpiazzano civilmente i primi.

Però, in un porto ove non vi ha tribunale di commercio, ma un tribunale di prima istanza, che, giusta la organizzazione giudiziaria, fa le funzioni di tribunale di commercio, non debbe il capitano fare il suo rapporto avanti al presidente del tribunale civile, qual presidente nello stesso tempo del tribunale di commercio? Non debbono i giudici di circondario inviare a questo presidente i rapporti che ricevono? Non debbesi finalmente depositare i rapporti alla cancelleria del tribunale di prima istanza, il quale fa le funzioni di tribunale di commercio?

Potenti motivi ne determinano per l' affermativa. In primo luogo, i tribunali di prima istanza

sono egualmente giudici in materie commerciali; ed essendo nella loro attribuzione il giudicare di tutte le dispute derivanti da rischi avvenuti e da altri fatti marittimi, è naturale che i rapporti sieno ricevuti dalla autorità la quale dee pronunciare sul loro contenuto. Il presidente del tribunale civile, in qualità di presidente del tribunale di commercio, ha gli stessi poteri; dee quindi disimpegnare le stesse funzioni. In secondo luogo, è necessario, che questi magistrati si familiarizzino con gli avvenimenti di mare: fa adunque mestieri metterli nel caso di apprezzarne la natura e la importanza, di discernere la verità dalla menzogna, e di rettificare gli errori o le colpe del capitano. Infine la legge, nel parlare del presidente del tribunale di commercio, comprende tutti quei che hanno le medesime obbligazioni, e non è proibitiva, che relativamente a coloro, i quali, come i notari, non hanno alcun rapporto diretto alla decisione degli affari marittimi; ed allorchè essa incarica i giudici di circondario di ricevere i rapporti dei capitani, è solo nei luoghi ove non esiste tribunale di commercio, nè tribunale di prima istanza che ne faccia le veci. Niun dubbio allora, che il giudice di circondario del luogo debba ricevere il rapporto; altramente il rapporto non potrebbe esser fatto tra le ventiquattro ore, a motivo della lontananza del tribunale di commercio o del tribunale che lo rappresenta.

Se al contrario il capitano approda in un porto straniero, egli debbe presentarsi al propio console, fargli un rapporto, e prendere un certificato che provi la epoca del suo arrivo e della sua partenza, lo stato e la natura del suo carico. Se l' interesse del commercio richiede questa forma-

lità prescritta dall' art. 244=232 del Codice, che è la repetizione dell'art. 27 della Ordinanza della marina, titolo dei consoli, l' interesse dello stato vuole ancora, che ogni navigatore renda conto della sua navigazione ai funzionari stabiliti dal proprio governo, i quali sono obbligati di por cura alla osservanza delle leggi del loro paese. Il capitano debbe anche conformarsi alle regole, ed alle usanze dei diversi porti stranieri che può frequentare.

Ma se il capitano approda in un porto, ove non vi ha console nè vice-console della propria nazione, egli dee fare il suo consolato o rapporto innanzi al giudice o magistrato del luogo, benchè suddito di una potenza straniera. Valin osserva su l' art. 27 della Ordinanza, che, se il capitano vi manca, questa mancanza non può essere riparata, ed egli cita Casa Regis, Disc. 1.° n.° 38, ed una decisione del Parlamento di Aix del 27 giugno 1724, in favore degli assicuratori del bastimento *il Vittorioso*, partito da Paimbœuf per le isole francesi della America. Questa decisione fu pronunciata contra il signor Sarrebourse ed altri assicurati, perchè il capitano aveva mancato di fare il suo rappporto al comandante o giudice portoghese della isola del Principe, ove avea toccato terra. Tale decisione è riportata per intero da Emérigon, t. 2, p. 88 e 89.

Però Emérigon crede, che in quella decisione si possa aver avuto un secondo motivo, risultante dalla vendita del bastimento fatta dal capitano senza la procura speciale dei proprietari; procura voluta dalla Ordinanza della marina, art. 19, titolo del capitano. Ma Emérigon osserva, che nella presente ipotesi il capitano dee fare il suo rapporto innanzi al magistrato del luogo, e cita i dottori *ad l. 2 e*

3, C. de naufragiis: *provinciae judicem adire festinet.* « Qualunque capitano, dice egli nella » p. 100, che manca di fare il suo consolato (o » rapporto) nella debita forma, nel mentre lo » potea, dà molto a sospettare della sua condot» ta. » Vie maggiormente colui che non ne fa alcuno. E soggiunge: « Non dobbiamo adunque » esser sorpresi dei giudizi, i quali, avuto ri» guardo alle circonstanze del fatto, si sono ap» poggiati alla mancanza di consolato per favorire » gli assicuratori. » Si può anche trarre argomento dall' art. *245* = 233, il quale, in caso di fermata, stabilisce per legge di fare il rapporto *innanzi al magistrato del luogo.* Noi il vedremo nella sezione seguente.

SEZIONE XXIII.

Del Rapporto del Capitano in caso di fermata.

Se durante il viaggio il bastimento è obbligato a dar fondo in un porto del regno, il capitano è tenuto di dichiarare *le cagioni del suo approdare* al presidente del tribunale di commercio del luogo, o, in mancanza, al giudice del circondario.

Se il bastimento dà fondo in un porto straniero, la dichiarazione dee farsi al propio console o viceconsole, o, in mancanza, *al magistrato del luogo.* — (*Ved. l'art. 245* = 233 *del Codice, e l'art. 6, titolo dei rapporti, della Ordinanza della marina.*

La Ordinanza della marina richiedeva inoltre, che il capitano presentasse la sua *patente.* Il nuovo Codice non ne fa alcun motto; ma dob-

biamo dire con Valin, che, oltre agli altri documenti del bastimento, la presentazione della *patente* è necessaria tanto nel caso di dichiarazione per aver preso porto, quanto nel rapporto di arrivo al luogo della destinazione, senza di che il capitano potrebbe essere arrestato come corsale o pirata.

Il dovere del capitano è di recarsi al luogo della destinazione il più presto ed il più sicuramente possibile. Egli è tenuto a seguire la via dritta, ed a far vela *recta navigatione*, siccome dice la legge *7, C. de navicülariis*, non essendogli permesso di deviare senza necessità.

Questa regola generale è d'altronde stabilita dal Consolato del mare, cap. 99, 107 e 219; dal Dritto anseatico, tit. 3, art. 15, e dalla Ordinanza di Wisbuy, art. 53.

L'art. 24 della Ordinanza della marina, titolo del capitano, inibisce del pari ai *padroni*, sotto pena di punizione esemplare, di entrare *senza necessità* in un porto straniero, e nel caso, in cui vi fossero spinti dalla *tempesta* o cacciati dai *pirati*, esso gli obbliga a far vela al primo buon tempo.

« Uno dei principali doveri del capitano o pa-
» drone, dice il suo celebre comentatore, es-
» sendo di fare il viaggio dirittamente, egli
» prevarica, se fa falsa rotta, o se allunga il
» suo viaggio con l'entrare senza necessità in
» qualche porto, anche del regno, quantunque
» su la via. Vie maggiormente è egli colpevole,
» se entra del pari senza necessità in un porto
» straniero, sia amico, sia inimico. Ei si rende di
» più sospetto di qualche cattiva intenzione o di
» qualche commercio fraudolente; indubitatamente
» per questo l'articolo vuole, che esso sia punito

» esemplarmente. Locchè s' intende, oltre ai
» danni ed agl'interessi, della privazione del suo
» impiego o della sospensione dallo stesso, salve
» le circonstanze che possono dar luogo ad una
» pena maggiore. »

Il capitano o padrone non debbe adunque dar fondo in alcun porto, senza esservi assolutamente constretto, senza una cagione giusta e ragionevole; altramente, la sua rotta si considera come falsa, ed egli si espone ai danni-interessi verso l' armatore ed i caricanti, ed altresì a perdere la assicurazione, se non ha ricevuto dagli assicuratori la permissione indefinita di toccar quei porti che giudicherà convenienti. Disgraziatamente, e noi dobbiamo ora farlo osservare, siccome Valin lo faceva osservare in quel tempo, i pretesti non mancano giammai ai capitani per pigliar porto, e quasi sempre quelli tengon luogo di ragioni.

Però, siccome il capitano sfugge a questa risponsabilità, allorquando non vi è colpa per parte sua, e l' approdare è stato forzato, così egli dessve eere necessariamente obbligato a dichiarare alla prima autorità competente, che trova nel luogo ove approda, le cagioni della sua fermata, affinchè i fatti essendo in qualche modo verificati su i luoghi, si possa, al ritorno del capitano, dare un più certo giudizio della sua condotta.

Tale dichiarazione è dovuta pel solo fatto dell' arrivo e dell' ancora gittata nella rada, per quanto breve sia ivi il tempo del soggiorno del bastimento; e la prima obbligazione del capitano si è il far subitamente, e senza alcuno indugio, il rapporto delle cagioni del suo approdare.

Comechè questo rapporto non sia della natura

di quello prescritto dall' art. 242 = 230; sebbene esso non debba risguardare che la sola fermata, e per conseguenza sia meno esteso, non perciò il capitano non è tenuto di dichiarare il nome, la portata, ed il carico del suo bastimento; il luogo donde viene, e quello ove va; il tempo della sua partenza, e ciò che ha veduto di notabile nel suo cammino, sopra tutto in tempo di guerra, se ne sia richiesto.

Il nuovo Codice, del pari che la Ordinanza della marina, non determina in qual tempo debbe farsi tale dichiarazione; ma noi dobbiamo decidere con Valin, che ciò debbe supplirsi con l'articolo della legge (art. 242 = 230) contenente il principio generale, che ogni capitano, il quale piglia porto, è in obbligo di fare il suo rapporto tra *le ventiquattro ore* dal suo arrivo, e conseguentemente deesi dire, che nelle ventiquattro ore al più tardi debbe farsi la dichiarazione di fermata. — (*Vedi Valin su l' art. 6, titolo dei rapporti.*

L'art. 242 = 230 del nuovo Codice stabilisce la stessa regola di condotta che trovasi nell' art. 4, titolo dei rapporti, della Ordinanza della marina. Al pari dell' art. 4, l' art. 242 = 230 regge tutti i casi preveduti dagli articoli susseguenti. Intendesi sempre, per effetto dell' antecedente, che qualunque rapporto debbe farsi almeno tra le ventiquattro ore. — (*Vedi la sezione seguente*).

SEZIONE XXIV.

Del Rapporto del Capitano in caso di naufragio.

Se mai il capitano ha l' obbligo di fare il suo rapporto, e di farlo senza ritardo, egli si è in caso di naufragio. In fatti, i capitani di bastimenti sono dei vetturali marittimi: tal titolo li rende depositari necessari della fortuna pubblica. Il trasporto che ne fanno espone sì essi, che i loro equipaggi, i loro bastimenti ed i loro caricamenti ad eventi più o meno considerabili, i quali, per la loro cagione o per la loro natura, producono effetti diversi riguardo agl' interessati sul bastimento o sul carico.

Da ciò si dee giudicare della necessità indispensabile, per parte dei capitani, di provare *senza alcuno indugio* gli accidenti che sorvengono, d' indicare i luoghi ove lor sono avvenuti, di render conto della condotta che han tenuta in tale circonstanza, e di far conoscere i danni visibili che ne sono risultati.

Da ciò si dee anche comprendere di quanta importanza sia, che i rapporti dei capitani vengan fatti al momento del naufragio al primo luogo ove si approda, ed avanti alla prima autorità che si trova su i luoghi, a fine di scorgere la verità nella sua prima sorgente, e di non lasciare alla mala fede ed alla fraude il tempo di raffazzonare un rapporto; giacchè su tali rapporti verificati si regolano i diritti ed i rischi di tutti gl' interessati.

La legge 2, C. *de naufragiis*, dice che il capitano, il quale ha sofferto un sinistro, deve

affrettarsi a comparire innanzi al giudice del luogo: *Adire festinet.*

« I padroni di bastimenti, ed i marinai che » han fatto naufragio, dice Cleirac, sono obbligati dalle leggi marittime a fare una depo- » sizione giudiziaria di quanto è loro accaduto; » e ciò, *al primo porto che toccano.* » — *Ved. Cleirac, Giurisdizione della marina, art. 15.*

Però alcuni autori, i quali hanno interpretato a loro modo il titolo del Codice *de naufragiis*, pretendono, che il capitano dee provare nello spazio di un anno il naufragio che allega; e che, a seconda della distanza dei luoghi, se gli accorda una dilazione di due anni per fare questa pruova. Tale si è la dottrina di Gottofredo e di Vinnio *ad leg. 2 e 3.*

Casa Regis dice, che nell'intervallo dell'anno la pruova del naufragio debbe esser fatta innanzi al giudice più vicino al luogo del sinistro; e che in seguito, *successive*, sono accordati *due anni* per rivolgersi al giudice ordinario, avanti al quale la causa sarà discussa in debita forma.

Corvino e Peresio, n.° 8, sostengono che, se la causa del naufragio è trattata sommariamente, essa debbe essere terminata in un anno; ed in due anni, se sorgono controversie.

Ma diciamo pure con Emérigon, che, comunque siasi di queste varie interpretazioni, esse niun rapporto hanno con i nostri usi, ed il capitano, il cui bastimento è naufragato, debbe il più presto possibile fare il suo rapporto, *adire festinet.* Atteniamoci al modo come questo celebre giureconsulto ha spiegato la legge 2, C. *de naufragiis*, che è il modo più giusto e più ragionevole, e che mostra la obbligazione del capitano di subito presentarsi innanzi *al giudice del luogo*,

ed il fine della legge, nell'accordare lo spazio di un anno, di voler fissare il termine nel quale il magistrato debbe portare il suo giudizio, nel caso di dispute su la verità o la cagione del naufragio. — (*Ved. Emérigon*, *t.* 2, *p.* 84 *e* 96).

Il legislatore del 1681, e quello del nuovo Codice, convinti degli abusi che porterebbe seco una dottrina così rilassata, quanto era quella professata da quei vari autori, e conoscendo quando essa sarebbe funesta agli assicuratori ed agl'interessati sul bastimento, hanno stabilito un sistema di precauzione e di conservazione, dal quale niuno può allontanarsi. Non è più permesso di operare ad arbitrio, nè di violare le regole e le forme prescritte; dalla loro rigorosa ed esatta osservanza dipendono gl'interessi del commercio: all'infuori di ciò, tutto è compromesso, tutto è pericolo.

La Ordinanza della marina vuole, che qualunque rapporto sia fatto tra le ventiquattro ore dall'arrivo (*art.* 27, *titolo dei consoli*, *ed art.* 4, *titolo dei rapporti*). Ecco perchè con l'art. 10 seguente s'impone alle cancellerie l'obbligo di star sempre aperte.

Le lettere-patenti del 10 gennaio 1770, art. 5, vogliono che « i rapporti dei capitani sieno ricevuti *senza indugio*, *anche nei giorni festivi*, » sotto le pene espresse dalle Ordinanze. »

Infine, l'art. 246 = 234 del Codice di commercio contiene, che « il capitano che ha fatto » naufragio, e che si è salvato solo o con parte » del suo equipaggio, *è obbligato* di presentarsi » *innanzi al giudice del luogo*, o, in mancanza » del giudice, avanti a qualsisia altra autorità » civile; di fare il suo rapporto nell'intervallo

» di ventiquattro ore dopo l'arrivo; di farlo
» verificare da quelli del suo equipaggio, che si
» fossero salvati e che si trovassero con lui, e
» di prenderne copia. »

Non è qui necessario, che ciò sia innanzi al presidente del tribunale di commercio, o, in sua mancanza, innanzi al giudice del circondario, e negli stati stranieri, avanti al propio console o viceconsole, siccome per i rapporti ordinari; il capitano naufrago dee rivolgersi alla prima autorità del luogo, sia nazionale, sia straniera, al sindaco anche o al suo aggiunto, attesa la urgenza del caso.

È infatti urgente, che la autorità del luogo sia avvertita dalla dichiarazione del capitano, per la ragione che tale autorità, secondo l' art. 6 del tit. 9 della Ordinanza della marina, che non è stato abrogato, dee subito portarsi nel luogo del naufragio per far lavorare al salvamento degli effetti e delle merci, per far l' inventario, per impossessarsi dei contratti di noleggio e delle altre carte, per far cessare il saccheggio e 'l disordine, per ricevere le dichiarazioni dell' equipaggio, e stendere il processo-verbale dello stato del bastimento, ed infine per prendere tutti i rischiaramenti necessari ad indagare, ed a provare la cagione del naufragio.

Si comprende facilmente, che se il capitano, appena messo il piede in terra, ed anche prima delle ventiquattro ore, non fosse obbligato a fare la sua dichiarazione innanzi alla autorità locale; che se egli potesse adempiere a questo dovere alcuni giorni dopo, ed avanti ad una autorità lontana; si comprende, ripetiamo, che lo scopo della legge non sarebbe conseguito; che sarebbe impossibile di dare in tempo dei soccorsi,

d' invigilare alla conservazione del caricamento e delle mercanzie salvate, e sopra tutto di poter conoscere e provare le vere cagioni del sinistro. Sarebbe impossibile di discuoprire se il naufragio è stato forzato o volontario; e tutte le tracce della fraude anche più grossolana avrebbero il tempo di svanire.

In tal modo disparirebbe quella bussola, che in tutti i tempi ha guidato i tribunali nel giudizio delle assicurazioni, nel regolamento delle avarie, nella decisione di tutte le dispute marittime, bussola che è la sola guarentia di tutti gl' interessati.

Noi non dobbiamo adunque ammettere, giusta questi princìpi, quelli che han dettato la decisione della Corte di cassazione, emessa il 1. settembre 1813, contra l' avviso del Signor Avvocato generale *Jourde*, in favore del Signor Thomazeau, negoziante a san-Malo, ed armatore di un bastimento carico di sale per *le Havre*. Questo bastimento era assicurato; esso fa naufragio su la costa di *Barfleur*, nel luogo di *Roubarié*, il 30 gennaio. Lungi dal farne il suo rapporto alla prima autorità civile, al giudice di circondario, sindaco o aggiunto del comune, siccome gli veniva prescritto dall' art. 246 = 234 del Codice, il capitano si porta in un luogo distante sei o sette leghe da quello del naufragio, a *Valogne*, ove non fa anche il suo rapporto che il giorno 8 febbraio seguente, cioè il nono giorno dopo il sinistro. Si rendea allora impossibile il provare le vere cagioni del naufragio, e lo scuoprire se esso era forzato o pur volontario. Tutto avea potuto sparire durante quello intervallo, tanto più che il carico era in sale, e che i giudici di Valogne non si sono recati, nè si

sarebbero recati *in tempo* sul luogo. La condotta del capitano non poteva essere che condannata dai tribunali. In fatti, la Corte di appello di Rennes aveva ammesso i reclami degli assicuratori.

Il primo motivo di annullamento pare essere stato fondato, per parte della Corte suprema, sul perchè l'art. 246 = 234 non dice, che in simil caso il rapporto del capitano debba esser fatto tra le ventiquattro ore (1).

La decisione della cassazione si fonda da un altra parte sul perchè niuna disposizione della legge stabilisce, che, mancando il capitano naufrago di fare la sua dichiarazione tra le ventiquattro ore, gli assicurati sieno privi della loro azione contra gli assicuratori. Ma non è ciò una conseguenza dello inadempimento delle obbligazioni del capitano, il quale è rigorosamente tenuto di fare il rapporto del suo naufragio alla autorità del luogo? Il capitano è tenuto per le colpe, *anche lievi*, che commette nell'esercizio delle sue funzioni, ed è tenuto, ai termini degli art. 221 = 208 e 222 = 209 del Codice, delle mercanzie, delle quali s'incarica; e, nel suggettarlo a tale rispensabilità, la legge altro non fa se non se applicare i princìpi del dritto comune

(1) Simili questioni non possono più aver luogo sotto l'impero del nostro Codice, giacchè il legislatore ha stabilito nell'art. 234, che, in caso di naufragio, il capitano debbe fare il suo rapporto tra le ventiquattro ore. A quale effetto, noi risparmiamo di ripetere ciò che dice l'autore per abbattere questo primo motivo di annullamento, dimostrando la necessità, in tal caso, di fare il rapporto tra le ventiquattro ore.

su le obbligazioni del mandatario salariato e dei commissionati per trasporti.

Ma, nel tempo istesso che il capitano è risponsabile, il proprietario, l'armatore del bastimento, è tenuto dal canto suo, secondo l'art. *216* = 203 del Codice, delle azioni del capitano. Ora, nella specie, il sig. Thomazeau, propietario ed assicurato, non poteva avere azione contra gli assicuratori, i quali giudicando della condotta più che sospetta del capitano, dicevano: Niente ha potuto impedirlo di presentarsi alla autorità del luogo; al contrario, nulla può giustificare lo aver egli ritardato *nove giorni* a fare il suo rapporto, e principalmente la precauzione affettata di farlo avanti ad una autorità lontana, *alla distanza di sette leghe dal luogo del naufragio.* La sua risponsabilità non cessa, secondo l'art. *230*=218, che con la prova degli ostacoli provegnenti da forza maggiore, cioè, provando la esistenza di un naufragio forzato; qual prova doveva qui esser da lui fatta nelle forme imperiosamente prescritte dagli art. *242*=230, *243*=231, *244*=232, *245*=233 e *246* = 234, che stabiliscono nel suo vero punto di vista, secondo la legge nuova, il sistema generale di una dimostrazione non equivoca e legale in questa materia, e dileguano tutti i dubbi e tutte le difficoltà che si potrebbe far nascere.

Se il capitano che ha fatto naufragio non adempie le formalità prescritte dalla legge, egli è colpevole: *Ex qua omissione actus soliti, facilis et necessarii, oritur suspicio et praesumptio, quod praetensum damnum navis non acciderit ex dicta causa.* — (*Vedi Casa Regis, Discorso 142, n.° 11*).

In questo caso gli assicuratori nulla hanno da provare; è per loro sufficiente argomento la

condotta illegale del capitano, il quale non ha instruito la autorità del luogo, senza dubbio per motivo a lui cognito. Questo si è veramente il momento di dire con Valin, siccome abbiamo osservato nella sez. 22, che *la mancanza di rapporto del capitano non può essere riparata*; questo si è il luogo di riportarsi alla decisione del Parlamento di Aix citata da quel dotto giureconsulto, la quale rigettò la dimanda degli assicurati contra gli assicuratori, perchè il capitano non avea fatto il suo rapporto; inoltre, si può altresì addurre una sentenza emessa dall' ammiragliato di Marsiglia il 27 maggio 1752, riportata da Emérigon, t. 2, p. 101, la quale condanna un capitano a pagare la somma ricevuta a cambio marittimo, per non aver fatto il suo rapporto nel luogo indicato dalla legge.

Noi non spingeremo più oltre le nostre osservazioni, che potrebbero essere tacciate di critiche intempestive, tanto più che siamo penetrati di rispetto per la autorità che combattiamo; aggiugneremo solamente che è tanto importante, in caso di naufragio, che il rapporto del capitano sia fatto *subitamente* innanzi al primo funzionario che si trova su i luoghi, in quanto questo rapporto debbe nello stesso tempo esser verificato dalle persone dell' equipaggio che si sarebbero salvate.

Questa verificazione è qui, secondo gli articoli *246*=234 e *247*=235, forzata ed indispensabile; il che rientra nella disposizione della Ordinanza della marina, art. 6, titolo del naufragio, la quale vuole, che il magistrato che va nel luogo del sinistro riceva la dichiarazione delle persone dell' equipaggio.

Non solamente il magistrato riceve la dichiarazione delle persone dell' equipaggio, ma debbe

ancora, secondo il nuovo Codice, interrogarle, come puranche interrogare i passeggieri, se è possibile, senza ometiere le altre pruove; perchè, siccome dice la legge 3, C. *de naufragiis*, un magistrato intelligente ed accorto saprà così bene interrogare ed esaminare tali testimoni, farà loro così bene spiegare tutti i particolari del sinistro, che si vedrà trionfare la verità: *Veritatem è latebris suis exigere debet.* Egli nulla lascerà a desiderare in questa specie d'inchiesta, la quale serve di titolo alle parti interessate.

Inoltre, è così importante che il rapporto del capitano sia fatto *subito* e *sul luogo*, in quanto non vi ha altro mezzo per mettere il magistrato nel caso di conoscere l'avvenimento sul fatto, e di assicurarsi se il naufragio è forzato o volontario, se vi è prevaricazione o colpa per parte del capitano.

In questo ultimo caso, cioè se il magistrato si accorge che vi è prevaricazione, e che il naufragio è volontario e fraudolente, egli dee, conformemente all'art. 18 del titolo dei naufragi della Ordinanza della marina, impadronirsi del capitano, degli uomini, del bastimento e delle merci.

« Nel caso del naufragio volontario e fraudo-
» lente, dice Valin su questo articolo, siccome
» trattasi di un delitto al quale può aver parte
» tutto l' equipaggio, anche l' armatore, è na-
» turale che gli ufficiali dell' ammiragliato s' im-
» padroniscano degli uomini insieme e del basti-
» mento e delle merci ».

Ora, come mai sarebbe possibile di conoscere le vere cagioni del sinistro? Come potrebbe il magistrato prendere nel momento opportuno gl'indizi della frode, se il capitano potesse impunemente non far rapporto, o vero farlo dopo al-

cuni giorni, ed innanzi ad una autorità lontana? In qual modo sarebbe la legge messa in esecuzione?

La legge direbbe al capitano: Voi siete imperiosamente tenuto, in caso di naufragio, di fare il vostro rapporto al primo magistrato del luogo; ed i tribunali insieme e'l capitano risponderebbero: Purchè un tal rapporto sia fatto, non importa in qual tempo, nè avanti a quale autorità; esso può esser fatto a sette leghe dal luogo del naufragio, ed in capo a nove giorni, ed anche dopo un mese o due mesi, etc.

Quale funesto e pericoloso sistema! .... Tanto varrebbe ammettere la teoria degli autori i quali, interpretando la legge 2. C. *de naufragiis*, accordano al capitano due anni per provare il sinistro. Un tal sistema sarebbe senza dubbio d'incoraggiamento alla fraude, e di sommo vantaggio per i capitani di mala fede; ma porterebbe un colpo mortale al commercio marittimo.

In una parola, la legge prescrive ai capitani naufraghi un dovere, che essi deggiono adempiere. La legge comanda, e vuole essere osservata; altramente non sarebbe più che un cencio suggetto all'arbitrio del capitano, e dei giudici che pronunciano su la sua condotta.

Non si tratta qui di semplici regole di disciplina nautica. La legge nuova non comanda invano; ed in caso di naufragio precipuamente tutto è di rigore, se non si vuol compromettere gl'interessi di tutti; ed il capitano che non si uniforma alle disposizioni del nuovo Codice è precisamente per ciò colpevole; egli divien sospetto agli occhi del giudice, il quale lo condannerà, ove esso non provi, che impedimenti di forza maggiore non gli han permesso di sodisfare alle sue obbligazioni. Ei non è sciolto dalla risponsabilità che gravita sovra lui,

che ad una sola condizione, e questa condizione sta nell' eseguire strettamente le disposizioni dell' art. 246 = 234, il quale gl' impone di fare il suo rapporto all' istante, ed avanti alla prima autorità del luogo del naufragio. Fa d' uopo che egli presenti il suo rapporto a questa autorità, o che produca la pruova di esserne stato impedito da una forza maggiore; altramente esso altro non è, se non se un uomo che la presunzione di frode circonda, e su la fede del quale niuno può più fidare.

Qui la legge non ha di bisogno di pronunciare la nullità; non si può prestar fede ai detti, e ad asserzioni riputate menzognere; in fine, ad un rapporto fatto in contravenzione del Codice di commercio. Si direbbe sempre, e con ragione, al capitano prevaricatore: Il vostro naufragio è volontario e fraudolente, o pure, esso è avvenuto per vostra colpa, e voi ne siete tenuto, poichè non avete curato di far provare il contrario con eseguire le disposizioni della legge: l' esservi sottratto alle vostre obbligazioni prova a bastanza la vostra superchieria e la vostra mala fede.

Ben diverso sarebbe, senza dubbio, se il capitano somministrasse la pruova di circonstanze imperiose che gli avessero impedito di fare il suo rapporto innanzi alla autorità del luogo ed al momento del sinistro; come se, a cagion di esempio, il sinistro accadesse su coste disabitate; se il capitano, salvandosi nella sua scialuppa, fosse preso dall' inimico, o vero se il bastimento fosse rapito dai corsali o pirati. In questi ed in mille altri casi simili è stato impossibile al capitano di conformarsi alla legge; la forza maggiore esiste, ed egli debbe essere ammesso a provare il sinistro. Allora

si può applicare le decisioni riportate da Emérigon nel luogo citato di sopra; decisioni che sembrano aver avuto per basi circonstanze di forza maggiore.

In fatti, nella prima si tratta di un capitano, il quale, all'uscire dalle isole francesi, è preso dagl' Inglesi, ed è condotto in Inghilterra. Egli non poteva dar conoscenza della sua disgrazia, se non se scrivendo da Plimouth al suo armatore una lettera contenente la istoria del sinistro, etc.

Così, tutte le volte che sarà provato, che il capitano, per effetto della forza maggiore o per circonstanze imperiose, non è stato nella possibilità di fare il suo rapporto innanzi alle autorità indicategli dalla legge, egli dovrà essere ammesso, di unita agli assicurati, a dar la prova del sinistro.

Ma in qual modo debbe questa prova esser fornita?

Noi non possiamo, a tal riguardo, ammettere la dottrina troppo comoda di Emérigon, il quale pare contentarsi di un solo testimone; dobbiamo, al contrario, seguire quella di Casa Regis e di Targa, che è più adatta agl' interessi del commercio marittimo. Casa Regis sostiene che gli assicurati deggiono provare in un modo *preciso, formale ed assai concludente* il sinistro che affermano. — (*Vedi Disc. 12, n.° 11; Disc. 13, n.° 7; Disc. 97 e 142, etc.*

Targa richiede una pruova *legittima e concludente* del sinistro. — (*Vedi Chiosa 28*).

Egli è, in fatti, di tutta giustizia, di esser costretto a provare il sinistro, e tutte le sue particolarità in un modo così evidente, che non vi possa essere la menoma'ombra di sospetto di frode nella condotta del capitano, il quale ha in suo

potere la fortuna di tutti gl' interessati al bastimento ed al carico.

L' art. 18 delle Assicuranze di Anversa porta: « Quegli che ha fatto assicurare è tenuto di di- » mostrar vera la perdita con certificato, con at- » testato e con testimoni di buona fede, e di nu- » merare minutamente le mercanzie caricate e per- » dute ».

Con l' art. 2 del cap. 3 della Guida del mare, « egli dee fornire *un attestato valevole* della per- » dita o preda; quale attestato dee contenere, se » è possibile, l' ora ed il giorno in cui è avve- » nuta ».

Secondo la legge 2, C. *de naufragiis*, è necessario che il sinistro sia dimostrato con testimoni. Il semplice asserto del capitano non è sofficiente a provare la perdita: *Probet testibus eventum*.

Del resto non vi ha dubbio, che si debba pro- vare il sinistro che si afferma; e se è certo, che in questa materia non sempre uno è obbligato ad arrestarsi alle solennità prescritte dal dritto civile, però, siccome non vi è cosa più contraria che *l' arbitrio dell' uomo*, vi ha delle regole di ragione e di equità tratte dal dritto delle genti, dalle quali non è permesso lo apportarsi. Il fondamento della pruova del sinistro, nella nostra ipotesi, si cava dalle circonstanze e dalla qualità del fatto; e quando i tribunali saranno ben convinti della importanza delle loro decisioni pel commercio marittimo, essi saranno molto circonspetti su i documenti di prova, e su la giustificazione dei particolari del naufragio; essi, con la loro sagacità, sapranno far trionfare la verità e la giustizia, senza fermarsi alle sottigliezze, di cui le parti fanno di ordinario grande uso. Quando i giudici, dice Cleirac, « scorgono della affettazione e dell'arti-

» fizio nelle deposizioni dei testimoni, secondo
» ciò che è osservato nella legge 3, D. *testibus*,
» essi non debbono arrestarvisi, ma debbono anzi
» curare gli altri argomenti e le altre verisimi-
» glianze. » — (*Vedi Cleirac sul cap. 8, alle note della Guida del mare*).

Cleirac, *loco citato*, osserva, che giammai una parte è ammessa a provare qualche fatto, senza che la parte avversa non possa provare il contrario: l'art. 247=235 del nuovo Codice riserba formalmente questa facoltà alle parti. La prova contraria è della stessa natura della prova diretta, e debbe essere determinata dai medesimi princìpi e dalle medesime regole.

SEZIONE XXV.

Della Verificazione dei Rapporti del Capitano.

Non solo i capitani debbono fare i rapporti nei termini prescritti ed avanti alle autorità competenti, a seconda delle circonstanze, e dei casi e dei luoghi, ma debbono altresì farli nel tempo stesso verificare innanzi alle medesime autorità.

« Per verificare tali rapporti, dice l'art. 247=
» 235 del Codice, il giudice interroga le persone
» dell'equipaggio, e, se è possibile, anche i
» passeggieri, senza pregiudizio delle altre pro-
» ve. »

Questa formale disposizione della legge fa disparire i vari sistemi degli autori sul modo come i rapporti sarebbero verificati. Gli uni si contentavano di un solo testimone, a norma delle circonstanze; gli altri volevano che si ascoltassero

in preferenza i *padroni*, e non richiedevano la deposizione dell'equipaggio che in mancanza di altri testimoni. Infine, Valin assicura che, nell'uso, era sofficiente l'attestato di due dei principali ufficiali.

Ma, diciamolo col Signor Locré, su l'art. *247* = 235, questo uso non può più sostenersi accanto alla disposizione della nuova legge, la quale suppone che si porterà più oltre la informazione, poichè vuole che si sentano anche i passeggieri, se è possibile. La Ordinanza della marina, d'altronde, si contentava della deposizione delle persone dell'equipaggio, dovechè il Codice di commercio si serve della voce *interroga*, la quale impone ai magistrati la obbligazione di fare ad ogni individuo, che certifica il rapporto del capitano, tutte le interpellazioni che giudicheranno necessarie negl'interessi della giustizia. Il Codice vuole, che in simile materia niente arresti lo zelo e la saggia attività di coloro che ricevono i rapporti; esso vuole, che eglino si mostrino *solertes quaesitores*, secondo la espressione della legge 3, C. *de naufragiis*, e che proccurino di mettere la verità nella sua luce, per non pregiudicare alle persone, la cui fortuna è loro affidata.

Noi abbiam detto che il rapporto del capitano debbe essere verificato dalla stessa autorità che lo ha ricevuto; ciò risulta chiaramente dalle l. 2 e 3, C. *de naufragiis*, e sopra tutto dallo Spirito del nuovo Codice. — (*Argomento preso dall' art. 246* = 234.)

Sarebbe in fatti di una mostruosa procedura, siccome osserva Emérigon, il fare il rapporto (o consolato) in un luogo, e produrre i testimoni in un altro.

Solo circonstanze di forza maggiore potrebbero far tollerare un simile modo di procedere: senza queste circonstanze imperiose una tal maniera di procedere renderebbe più che sospetta la condotta del capitano, e farebbe sì, che i tribunali non potrebbero prenderla per base della loro decisione.

Emérigon porta l'esempio seguente:

« Un vascello è preso; l'equipaggio è disperso. Il capitano fa il suo consolato (o rapporto) nel primo porto che tocca, senza poterlo da alcuno far verificare. Egli arriva indi a Marsiglia; rimette in cancelleria il suo consolato non verificato; è instruito che alcuni dei suoi marinai si trovano a Marsiglia; li chiama innanzi all' ammiragliato, ove vien ricevuta la loro deposizione. Questo caso, soggiugne Emérigon, si è talune volte presentato nella guerra del 1778. »

Vi erano qui incontrastabili circonstanze di forza maggiore in favore del capitano.

Sotto la antica giurisprudenza si è più volte agitata la questione di sapere se i *terzi interessati* dovessero essere chiamati ad assistere alla verificazione. Si distingueva, e si diceva. Se le parti interessate sono presenti nei luoghi, la buona regola sembra volere che esse sieno chiamate ad invigilare a ciò che si fa. Se al contrario il sinistro è avvenuto negli stati stranieri, e le parti interessate sono assenti, non è necessario chiamarle; e, dice Cleirac, in questo caso « la presenza » del procuratore del re supplisce per conser- » vare i diritti degli assenti. » (*Vedi Cleirac, cap. 8 della Guida del mare.*

Ciò poteva allora avere effetto, perchè gli ufficiali degli ammiragliati che esistevano, e di cui faceva parte il procuratore del re, potevano

soli procedere alla verificazione dei rapporti. Oggigiorno non vi ha parte pubblica presso alle autorità competenti per tali verificazioni; e tutte queste difficoltà, d'altronde, non possono più riprodursi sotto l'imperio del nuovo Codice, il quale non parla punto della presenza dei terzi interessati, e lascia alla conscienza del magistrato la cura degl' interessi di tutte le parti, riserbando a queste ultime la pruova dei fatti contrari.

« La pruova dei fatti contrari, dice l' art. » *247* = 235, è riserbata alle parti. »

Le parti interessate hanno adunque il diritto di oppugnare il rapporto certificato del capitano; ma il capitano ha benanche la facoltà di sostenerlo con i processi-verbali che avrà fatti a bordo, e che saranno sottoscritti dai principali ufficiali del suo equipaggio, e di produrre altresì qualunque altra pruova, e di far ascoltare dei testimoni, *senza pregiudizio delle altre pruove*, soggiugne l' art. *247* = 235; il che s' intende naturalmente in favore del capitano, osserva Valin su l' art. 7, titolo dei rapporti. Allora, nel corso della contesa, le parti debbono essere presenti o debitamente chiamate, siccome in materia ordinaria, allorchè ha luogo l' esame dei testimoni.

Allorchè il rapporto legalmente fatto e verificato è conteso dai terzi interessati, questi non sono obbligati d' iscriversi in falso contra tal rapporto. Siccome esso non è che una pruova giuridica per testimoni, così può essere distrutto da una pruova contraria risultante dai processi-verbali dello stesso capitano, o dal rapporto e dai processi-verbali di un altro capitano, o dalla deposizione di altri testimoni, o dalla combinazione di alcune circonstanze avverate, che dimo-

strino la falsità dei fatti contenuti nei rapporti.— (*Vedi Valin su l' art. 8, titolo dei rapporti*).

È tanto necessario che il capitano faccia verificare il suo rapporto secondo le formalità dalla legge prescritte, che un rapporto non verificato non è ammesso a discarico del capitano, e non fa fede in giudizio. « I rapporti non verificati, » dice l' art. *247* = 235 già citato, non sono am» messi a discarico del capitano, e non fanno » fede in giudizio. » Così, la semplice dichiarazione del capitano non potrebbe far fede, nè in suo discarisco, nè per autorizzarlo ad intentare qualche azione in conseguenza, benchè egli l'avesse affermato con giuramento. *Debet probari per testes*. = (*Vedi Rocco, nota 59*).

Da ciò segue che il rapporto (o consolato), steso nella debita forma e verificato, è un documento autentico che fa fede da se stesso in favore del capitano, salva la pruova contraria.

Ma se il rapporto non verificato non è ammesso a *discarico* del capitano, è però ammesso a *suo carico*, e non lascia di far fede contro a lui. Valin, *loco citato*, sostiene inoltre che esso talmente fa prova contra il capitano, che questi non può essere ammesso ad addurre cosa alcuna in contrario. La massima è certa, dice lo stesso autore, salva una giusta applicazione. Ed in fatti, il rapporto del capitano essendo ordinato dalla legge, ed essendo steso innanzi alla autorità pubblica, soggiugne il Signor Locré su l'art. *247* = 235, debbe essere risguardato come una confessione fatta in giudizio. Ora, una tal confessione, giusta l'articolo *1356* = 1310 del Codice civile, fa piena fede contra colui dal quale parte, e non può rivocarsi sotto pretesto di un errore

di dritto, ma semplicemente ove sia conseguenza di un errore di fatto. Su questo ultimo principio adunque convien regolare la giusta applicazione di cui parla Valin.

Del resto, il rapporto è un documento decisivo contra il capitano, in guisa che egli non è ammesso ad allegare altri accidenti, fuorchè quelli da lui dichiarati, nè cosa alcuna in contrario. Egli non potrebbe opporsi alla sua propia opera, e dire o che ha tradito la verità, o che non avea esposto tutte le circonstanze rimarchevoli della sua navigazione: sarebbe un confessare la propia ignominia, e distruggere un atto perfetto in se stesso. D' altronde, niuno è ammesso ad addurre la ignoranza del suo propio fatto. — (*Vedi legge 3*, *ff. de juris et facti ignorantia*).

Émérigon porta una decisione del Parlamento di Aix emanata il 7 giugno 1748, la quale consagra questa dottrina. Essa è fondata, dice egli, sovra un principio semplicissimo; il consolato (o rapporto) è risguardato come una informazione, a cui quegli che vi ha fatto procedere nulla può aggiugnere. Se non fosse così, la porta sarebbe aperta alle supposizioni ed alle menzogne, che si potrebbero mettere in opera secondo i bisogni della difesa. — (*Vedi Émérigon*, *t. 2*, *p. 98*, *e Valin*, *art. 7*, *titolo delle prescrizioni della Ordinanza*).

È qui da osservarsi, che quanto abbiamo detto dei rapporti in caso di naufragio, e della loro verificazione, risguarda del pari la navigazione dei fiumi e delle riviere.

Il maestro o padrone di un battello o di più battelli naufraghi debbe immantinente dichiarare il sinistro alla prima autorità del luogo.

Il Parlamento di Aix, sotto l'imperio della Or-

dinanza del 1681, conoscendo tutta la importanza di questa misura, aveva, con decisione del 14 aprile 1733, ingiunto ai marinai, *sotto pena di esemplare gastigo ed anche di punizione corporale, a norma dei casi*, di fare la loro dichiarazione avanti al giudice più vicino al luogo, ove l' accidente sarebbe avvenuto. Il giudice è oggidì rimpiazzato dalla prima autorità del luogo.

SEZIONE XXVI.

Del caso in cui le Provvigioni del Bastimento mancano durante il viaggio.

Siccome è contra il dritto naturale, che alcuni muoiano di fame, nel mentre altri hanno delle provvigioni, così, se i viveri mancano durante il viaggio, il capitano può constrignere quelli che ne hanno in particolare a metterli in comune, pagandone loro il valore. Ma egli dee antecedentemente, secondo l' art. *249* = 237, prendere all' uopo l' avviso dei principali dell' equipaggio, e stenderne il processo-verbale sul suo registro, conformemente all' art. *224* = 211.

« Se i viveri del bastimento mancano durante » il viaggio, dice l' art. *249* = 237 del Codice » di commercio, il capitano, prendendo parere » dai principali dell' equipaggio, potrà constri» gnere quelli che avranno dei viveri in partico» lare a metterli in comune, con l' obbligo di » pagarne loro il valore. »

Questa disposizione della legge nuova, conforme all' art. 31 della Ordinanza, titolo del capitano, è tratta dalla legge 2, § 2, *in fine*, *ff de lege rhodia*, la quale però non parla della condizione di pagare il prezzo dei viveri messi in comune;

ma questa condizione, dice Valin, è giusta, e Vinnio, nello spiegare questa medesima legge, è stato dello stesso avviso, p. 215: *Utique tamen non gratis, ut nihil restitui necesse sit, sed cum onere restituendi ubi necessitas cessaverit.* Si può anche vedere Cleirac su l'art. 17 dei Giudizi di Oleron, n.° 6, il quale fonda la sua opinione sovra Bartolo, Paolo di Castro, e Cassiodoro, su la citata seconda legge, e sul Dritto reale di Spagna, il quale, in caso di rifiuto, permette di prendere i viveri, *anche per via di fatto*, pagandoli ad un prezzo ragionevole. — (*Vedi legge 15, titolo 13, lib. 8*).

Malgrado tutta la economia che un capitano potrà usare in un viaggio di lungo corso, malgrado tutte le precauzioni che può prendere col diminuire le razioni, pur nondimeno accade le più volte che il viaggio è prolungato dai cattivi tempi, dai venti contrari e dalla tempesta, e che il bastimento si trova agli estremi del bisogno. È adunque regolare che in una simile circonstanza ciascuno si affretti a venire in soccorso degli altri: altrimenti, come mai potrebbe l'equipaggio far le manovre necessarie per la conservazione di tutti?

Ma se niuno ha viveri in particolare, ed i bisogni sono urgenti, il capitano deve allora comperarne dai bastimenti che incontra in mare, dopo aver parimenti preso parere dai principali del suo equipaggio. Egli può egualmente venderne ai bastimenti che si troverebbero in una simile necessità, purchè gliene resti a sofficienza pel suo viaggio, con obbligo di tenerne conto ai proprietari. Questa reciprocazione di soccorso, di cui parla l'art. 33 della Ordinanza della marina, è imposta dalla umanità, la quale obbliga di assistere il suo

prossimo nel bisogno, e che si estende a tutti gli uomini, senza eccettuarne i nimici: « Qualunque » sia la interdizione di commercio, dice Valin, » che possa essere sopravvenuta fra due nazioni, » essa non impedisce punto che i sudditi di entrambe non possano e non debbano assistersi reciprocamente in simili circonstanze, siccome si » debbe del pari, in caso di naufragio o di battaglia, salvare la vita al propio nimico, che si trova » in preda alle onde, o in qualunque altro modo » in pericolo di perire. »

Ma nel tempo istesso che la Ordinanza della marina ingiugne questi princìpi di carità, proibisce espressamente, e *sotto pena di punizione corporale, ai padroni di rivendere i viveri del loro bastimento, di distrarli o celarli*, art. 32, titolo del capitano, conforme all'art. 9 della Confederazione-Teutonica, che non permette di vendere viveri, se non se in alto mare, ai bastimenti che si troveranno in necessità o in pericolo. Oltre a che il capitano non dee rubare i suoi propietari, egli esporrebbe il suo equipaggio a soffrir della fame.

Questa proibizione si applica pure alle munizioni da guerra, che il capitano avrebbe rivendute, consumate o dissipate male a proposito, perchè queste munizioni sono in tutti i tempi necessarie per la difesa del bastimento.

FINE DEL PRIMO VOLUME.

INDICE.

TITOLO PRELIMINARE.

TITOLO II.

SEZIONE VI.

SEZIONE VII.

SEZIONE VIII.

SEZIONE IX.

SEZIONE X.

SEZIONE XI.

SEZIONE XII.

SEZIONE XIII.

SEZIONE XIV.

SEZIONE XV.

SEZIONE XVI.

TITOLO III.

TITOLO IV.